CONSTANTIN CIOROIU

LITORALUL ROMÂNESC

ghid sentimental

EDITURA SPORT-TURISM
Bucureşti, 1981

Redactor : *DOINA GAVRILĂ*
Tehnoredactor : *MIHAIL CÂRCIOG*

Bun de tipar : 08.07.1981
Coli de tipar : 12,25 + 36 pag. planşe

Tiparul executat sub comanda nr. 31
la I.P. „Filaret“, str. Fabrica de chibrituri
nr. 9—11, Bucureşti
Republica Socialistă România

Fascinaţia mării

„...e mereu chemarea albastră
a mării, a cărărilor solare."

D. Stelaru

M-am născut la mare. Zbuciumul răscolitor al valurilor a pătruns adînc, pînă în cele mai îndepărtate unghere ale fiinţei mele, copleşindu-mă, ca bătăile inimii. Gustul sărat al apei, mirosul algelor şi crabilor, dogoarea de Sahară a plajei, parfumul ozonat al brizei, vînzoleala albă a pescăruşilor, incendiul soarelui la răsărit îmi sînt tot atît de scumpe, de familiare ca şoaptele alinătoare ale mamei din nopţile cu febră şi agonie.

Am deprins mersul pe malul violet al mării. Mi-am sîngerat picioarele abia scăpate din închisoarea scutecelor în cioburi lungi de amfore, în perlele scoicilor şi în cleştii neînduratori ai racilor marini. Săgeţile soarelui încremenit la zenit mi-au şfichiuit trupul, mi-au zdrenţuit pielea, pentru ca apoi să-mi ţeasă pe umerii ascuţiţi de copil mantie ocrotitoare de bronz.

Înainte de a învăţa buchiile, am învăţat să descifrez tainele mării. La vîrsta de şase ani ştiam binişor să înot. Dar nu am desluşit meşteşugul înfruntării apei în vreo şcoală specială — nu exista aşa ceva în cartierul meu şi, dacă ar fi existat, cine ar fi risipit banii pe un asemenea fleac ? — ci de la băieţii mai mari, cu părul şi sprîncenele albite de raze şi vînt, care, cu cruzime, ne împingeau pe noi, prichindeii, în apele adînci, limpezi şi reci, încovrigaţi şi vineţi de groază ; cînd cădeam la fund, ne prindeau cu abilitate, ne aruncau de la unul la altul, ca la polo, după care ne depuneau pe plajă, cu burţile umflate de apă, lîngă hainele lor, să

le păzim. Hohotind de plîns şi de neputinţă, vărsam din noi, odată cu apa cea rea din abdomen, frica de adîncuri. Şi iniţierea era săvîrşită. Întinderile albastre şi înspumate deveneau ale noastre, deşi sufeream cumplit din pricina micimii de neînţeles a cailor de mare, ce nu puteau fi, nicicum, încălecaţi.

Din iunie pînă în septembrie hoinăream pe litoral ziua întreagă, de la ivirea soarelui din abisul apelor şi pînă cînd amurgul cuprindea cu flăcări roşii acoperişurile Constanţei. Plecam de acasă doar cu slipurile pe noi, înarmaţi cu undiţe rudimentare (doi metri de stuf, doi-trei metri de bumbac ori păr de cal, un plumb şi un cîrlig), cu mincioguri de prins garizi, făurite din ciorapii vechi ai mamelor ori surorilor mai mari. Pescuiam în locuri cunoscute numai nouă, pe digurile din port, din „Golful Pescarilor" (portul „Tomis" de azi), de la „Modern", „Trei Papuci" ori Mamaia. Prindeam, unul după altul — spre uimirea şi uşoara iritare a pescarilor amatori veniţi de aiurea, cu scule scumpe şi complicate — guvizi şi hanuşi fălcoşi, chefali argintii şi graşi, iar cine avea o ţaparină — lucru mai rar — scotea din apele învolburate o groază de stavrizi. Pînă ce soarele începea să ne săgeteze în creştetul capului, pescuiam cîte două-trei şiraguri de fiecare (peştii prinşi îi înşiram pe bucăţi de sîrmă sau de aţă), pe care le ascundeam apoi, printre pietre, în apă, să nu se usuce ori să nu fie furate. La ora prînzului „ne aşezam la masă", compusă dintr-un singur fel: garizi vii, săraţi gata — un deliciu! — şi ne aruncam în valuri, toropiţi de căldură. Înotam în larg, departe, pînă ce ţărmul mai putea fi zărit ca o linie vagă, violet-albastră, zigzagată de turlele bisericilor, geamiilor şi palatului municipal. Cînd ne întorceam la mal, ameţiţi de ape, dar fericiţi şi mîndri, mai ales mîndri — ei, vedeţi, spuneau privirile noastre celor ce trîndăveau pe nisipul fierbinte, noi eram ăia pe care abia, la orizont, îi mai zăreaţi printre talazuri! — trupurile nu le mai simţeam, nu mai percepeam, sub tălpile albite şi încreţite de răcoarea mării, colţii pietrelor de pe ţărm, marea ne făcea evanescenţi, zburam, rarefiaţi, spre ceruri. Ne tăvăleam apoi pe plaja încinsă, scoicile sclipeau pe trupurile noastre — solzi de aur —, ne cufundam obrajii uzi şi vineţi în

pulberea sidefie cu miros de raze şi de vară, căpătam măşti ciudate, deveneam monştri marini, ţine-te rîs!

Întotdeauna luam cu noi o minge — de cîrpă, fireşte, sau de burete — şi încingeam pe plajă, sub coasta mărăcinoasă a Constanţei, un fotbal pe cinste, după care ne aruncam din nou în valuri, într-o bălăceală buimacă, ne jucam de-a v-aţi-ascunselea în adîncuri, cunoşteam meşteşugul de a scoate nisip, ori pietre, ori obiecte pierdute de la şase-şapte metri sub apă, făceam pluta cu burţile în sus, legănaţi de hulă, săream de pe cele mai înalte blocuri ale digurilor sau de pe grinzile instalaţiilor de prins aterină (bună, aterina prăjită, cu roşii!).

Doamne, ce curaj puteau avea părinţii noştri să ne lase, cît îi ziua de lungă, în primejdia apelor! Se făcea noapte, mama umbla pe la vecini să întrebe, toropită de griji: a venit Vasile?, dar Gheorghe?, dar Mitică?... nu, n-au venit nici ai lor, înseamnă că nu s-a întîmplat nimic. Apăream şi noi, tîrziu, cînd mahalaua se pregătea de culcare, iar mămăligile clocoteau în ceaune. Veneau în întîmpinarea noastră, vesele şi miorlăind, pisicile — miroseam a guvizi proaspeţi şi a mare de la un kilometru (rareori soseam însă acasă cu tot peştele, deoarece mai dădeam o raită prin Piaţa Griviţei, unde, în schimbul unui şirag de guvizi, primeam doi-trei pepeni burtoşi, zeama lor răcoritoare şi dulce ne şiroia pe piepturile negre, pe pulpe, pînă la călcîie). Adormeam înainte de pregătirea cinei, care pe unde apucam — eram trei la părinţi, dar cine era, pe atunci, singur la părinţi? —, visam tot marea, înotam în apa de cristal printre alge verzi, ţipari argintii şi meduze fantastice — tresăream, nu! nu! să nu atingem gelatina meduzelor că ne urzică ochii! — pescuiam hanuşi neînchipuiţi de mari, pescari bărboşi ne luau în bărcile lor lungi ca delfinii, mirositoare a smoală şi a năvod gudronat, iar tata ne căra în braţe, unul cîte unul, frînţi, şi ne aşeza în patul cu iz de săpun şi leşie, şi mama, cu ligheanul plin cu apă caldă, ne spăla picioarele amorţite de oboseală şi ciuruite de spini.

Hoinăream la Mamaia, ne atrăgeau aici toboganele, dar mai cu seamă vila-vapor, da, o casă construită în formă de vapor — asta, imaginaţie! — cu punte şi

horn, aflată pe malul Siutghiolului, părăsită, o vreme, după război. Cotrobăiam prin toate ungherele, ne suiam pe bord, ne cățăram pe coș, închipuindu-ne pe „Transilvania", „lebăda Mării Negre" (vila semăna, dealtfel, teribil cu vestita navă).

Priveam, uneori, de pe malul înalt de la Tataia, așezați pe iarba pîrjolită — șir de mogîldețe — la mersul elegant al delfinilor prin marea incredibil de verde, la ritmica lor coborîre și apariție din adîncuri, aidoma unui ritual. Parcă erau submarine acei delfini negri-albaștri, cu luciul metalic și mers în formație de escadră. Știam puțin despre delfini, ivirea lor printre valuri era destul de rară. N-am să uit însă, pînă la sfîrșitul vieții, o întîmplare înfiorătoare, care mi-a obsedat, ani în șir, nopțile copilăriei. O întîmplare cu un delfin care, atras probabil de vînzoleala de pe plajă, dornic de prietenii și de joacă (sau îndemnat de cine știe ce alte motive), s-a apropiat pînă lîngă mal. Lumea, îngrozită, a ieșit din apă, dar cîțiva inși, împinși de teamă ori sfătuiți de ignoranță, au tăbărît pe bietul animal cu parii de la corturi și cu bolovani, zdrobindu-i țeasta, tîrîndu-l pe nisipul fierbinte, aducător de moarte. Animalul însîngerat — cel mai inteligent și cel mai prietenos dintre animale — se zbătea neputincios și disperat și parcă toată această deznădăjduită zvîrcolire degaja o mare și tragică nedumerire. Trupul delfinului, lipsit de viață, a stat multă vreme pe malul mării, plîns de clocotirea valurilor și de țipetele ascuțite ale pescărușilor.

Cînd vremea era urîtă, colindam portul, fascinați de sirenele răgușite ale vapoarelor, de zgomotul ruginit al lanțurilor ce coborau ancorele, de păienjenișul de oțel al macaralelor, de pitorescul amestec de idiomuri, de izul de motorină și de pește uscat. Primeam, uneori, de la marinari — ce sărbătoare ! — cîte o portocală sau o banană, ne urcam pe remorcherele cu motoare sforăitoare ori priveam cu admirație la silueta albă a motonavei „Transilvania", care mirosea, de departe, a restaurant și mîncăruri alese.

Și tinerețea mi-am petrecut-o tot pe litoral. Cîțiva ani buni de școală, ca elev intern, am urmat la Mamaia, în clădirea ce găzduiește azi — cu serioase modificări ulterioare — hotelul „Albatros", construită înainte de

război. În acei ani — era prin 1950—1954 — la Mamaia nu se clădise nimic nou, afară doar de temeliile hotelului „Bucureşti" (azi, sediul O.N.T.). Aici am putut cunoaşte marea în toate ipostazele ei, în toate anotimpurile: calmă ca luciul unei oglinzi, însorită ori înnegurată, albastră, verde, cenuşie, galbenă, roşie, albă, pe timp de furtună, cînd valurile negre, înalte cît munţii, erau ciuruite de fulgere apocaliptice, pe timp de viscol, cînd apa amestecată cu zăpadă, în furia ei nebună, năvălea dincolo de şosea, fosforescentă în nopţile fără lună şi fără stele, argintie, în zori, înaintea apariţiei discului sîngeriu al soarelui, îngheţată pînă la orizont ca o mare polară ori mai fierbinte decît nisipul plajei.

Întîmplarea a făcut să locuiesc, o vreme, după terminarea studiilor, la Mangalia, într-o casă aflată la numai douăzeci de metri de malul mării. Vara, dormeam cu ferestrele larg deschise şi respiram, ca pe bordul unei nave, aerul sărat cu iz de alge. Auzeam, în somn, ţipătul pescăruşilor, zbaterea valurilor şi cîntecul greierilor. Aproape în fiecare dimineaţă eram prezent pe plaja înrourată, cînd soarele se afla la numai un metru de orizont, iar marea avea încă miros de noapte. Mă afundam, zgribulit, cu ochii la soare — să mă încălzesc puţin — în apele reci ale dimineţii, ca la un botez, apoi, cînd trupul se obişnuia cu asprimea mării, mă avîntam, singuratic, înot, printre cioburile de argint risipite pe întinderea verde-roşie. Plecam la serviciu flămînd, pentru că pescăruşii — lacome păsări! — aveau întotdeauna grijă să-mi fure, din fereastră, mîncarea pusă la rece.

Am revenit, peste ani, la Constanţa, dar jocul hazardului mi-a fost, de astă dată, profund nefavorabil: blocul în care locuiesc, pătrat şi turn, se află în zona dintre gara nouă şi fostul obor, zonă ce, urbanistic, poate fi foarte lesne asemuită cu Chicago, Făurei, Bucureşti ori Roşiori de Vede. Locuiesc, adică, într-un cartier bizar (pentru orice vechi constănţean), împins de capriciile sistematizării la circa o jumătate de oră — mers pe jos — de ţărm. Mă desparte de mare un continent. Aici nu sînt la Constanţa pentru că nu mai aud, în nopţile cu insomnie, zgomotul rostogolit al valurilor, iar pescăruşii poposesc foarte rar, pentru hrană, pe per-

vazul ferestrei mele. Adevărata Constanţă începe de la faleza Cazinoului, cu zona peninsulară şi Piaţa Independenţei, se continuă, spre nord, de-a lungul străzii Mircea cel Bătrîn şi a bulevardului Tomis, pînă la intersecţia cu bulevardul V. I. Lenin şi urmează firul acestuia, spre „Pescărie" — Mamaia, iar la sud, de-a lungul străzii Traian, pe malul portului pînă la farul nou. Oraşul nu poate fi închipuit, deci, decît în apropierea mării care l-a născut şi din care şi-a tras seva vreme de mai bine de douăzeci şi cinci de secole.

Desigur, pe litoral este şi iarnă. Dar nu ierni ovidiene (paradoxal, iernile descrise de relegatul latin, foarte dure, sînt pitoreşti, pentru că marea îngheaţă pînă la orizont, digurile se înveşmîntează cu o imensă calotă de ţurţuri, vapoarele înţepenite în port capătă, sub povara gheţii albe, forme fantastice şi ce mai mare încîntare poate fi pentru copiii Constanţei — şi nu numai pentru ei — decît să calce, ca nişte sfinţi, pe crestele valurilor încremenite?), ci ierni ciudate, anodine, inutile, neaşteptate şi nedorite de nimeni, cu vînt, ploaie, viscole, fleşcăraie, ceaţă şi iar vînt, mai ales vînt. Sînt ierni pe litoral cînd zăpada lipseşte cu desăvîrşire, săniile ruginesc în poduri, iar oamenilor nu le mai rămîne altceva decît să admire felicitările de Anul nou cu brazi şi case troienite. Fără întrerupere, însă, bate vîntul din nord, crivăţul rece şi turbat. Marea este un muget continuu şi, privită de pe ţărmul înalt, pare un hău infernal. Te întrebi, cu mirare, cum malurile mai pot rezista acestei zvîrcoliri (uneori valurile zmulg blocuri întregi din digul portului, iar nave de mare tonaj sînt aruncate ca nişte scînduri pe bancurile de nisip). Iarna, locuitorii litoralului — exceptînd marinarii desigur — întorc spatele mării, iar apele urlă neîncetat, într-un lung şi zadarnic protest. Pe constănţeni îi înghite oraşul, îi acaparează problemele vieţii. Doar, din cînd în cînd, liceeni ameţiţi de lecturi romantice, fugiţi de la ore, privesc, tremurînd în paltoanele lor subţiri, marea clocotitoare, ascunşi după vre-un zid de furia vîntului.

Verile însă, frumoasele, minunatele, neîntrecutele veri ale litoralului compensează cu prisosinţă vitregiile anotimpului rece. Şi toamnele. Pentru că la mare, toam-

nele se prelungesc, ruginii, pînă în decembrie. În lunile septembrie şi octombrie marea capătă o culoare de un albastru ireal, iar grădinile litoralului, roşii-aurii, sînt, în solitudinea lor multicoloră, deşerte de turişti, de o frumuseţe nostalgică, apăsătoare.

Sînt puţine zilele cînd nu văd marea. Cum aflu un răgaz, pornesc pe jos de-a lungul bulevardului din cartier, prelungit cu o stradă ce îşi revarsă — ca atîtea altele la Constanţa — fîşia albastră a asfaltului direct în mare; cu cît mă apropii de ţărm simt în nări mireasma îmbătătoare a brizei, iar sufletul mi se umple, cînd zăresc fîşia albastră a apei, de o mereu nouă şi copleşitoare bucurie. Îmi vine, de fiecare dată, să strig cînd sub ochi mi se deschide, din strîmtoarea caselor, uriaşă, nesfîrşită panorama apelor, ca soldaţii lui Xenofantes : Thalassa, Thalassa !

Am cutreierat Dobrogea de la Sulina la Văcăreni, de la Beştepe la Vama Veche, de la Bugeac la Măcin, de la Negru Vodă la Babadag ; am zăbovit de sute, de mii de ori cu privirile în faţa edificiilor, monumentelor, vestigiilor istorice şi, de fiecare dată, mi-am pus întrebarea : cum arătau pe vremuri meleagurile copilăriei mele ? Cum au evoluat, de-a lungul anilor, staţiunile litoralului ? Cum făceau turism, la mare, bunicii şi străbunicii noştri ? Cu ce călătoreau ei, cum se distrau ?

Pentru a găsi un răspuns la aceste întrebări, care mă obsedau, şi la altele, am scotocit cu migală prin colecţiile bibliotecilor şi arhivelor, am răsfoit nenumărate cărţi şi documente, presa timpului, am cercetat ilustraţii şi fotografii de epocă, am poposit prin muzee. A fost greu, însă truda nu s-a dovedit zadarnică ; am descoperit o lume fascinantă, pitorească, meschină şi dezolantă totodată, o lume a începuturilor, cu dibuirile şi frămîntările sale. Încă şi mai greu, mai chinuitor să aştern pe hîrtie — tentaţia de a mă destăinui s-a dovedit covîrşitoare — noianul de impresii culese în periplul meu prin trecut şi prezent.

În cartea de faţă am încercat să stărui asupra aspectelor mai puţin cunoscute ale unor fapte edificatoare pentru creionarea unui profil sentimental al litoralului : permanenţa românească pe aceste locuri,

naşterea celor mai importante edificii culturale şi economice, dezvoltarea navigaţiei, începuturile turismului pe ţărmul euxin, tradiţiile revoluţionare dobrogene, marile izbînzi ale socialismului în fosta Dacie pontică. În acelaşi timp, am încercat să scot la lumină urmele lăsate în provincia transdunăreană de marile personalităţi ale neamului nostru, să relev impresiile străinilor de aiurea despre locurile şi oamenii Dobrogei, să evidenţiez contribuţia oamenilor originari de la Pontul Stîng la cultura naţională şi universală.

Fireşte, multe şi interesante aspecte vor fi rămas nerelevate; îmi exprim însă speranţa că scopul acestui opuscul a fost, cel puţin în parte, atins: de a dezvălui marelui public — îndeosebi turiştilor, an de an tot mai numeroşi pe litoral — într-un mod accesibil, relaţiile cele mai intime care ne fac să ne identificăm sufleteşte cu minunata provincie dintre Dunăre şi Mare.

Țara sintezelor

Ce este Dobrogea? Ce reprezintă provincia pontică în marea familie a țărilor românești? Este dificil să răspunzi la aceste întrebări fără teama de a nu omite ceva, să cuprinzi, în cîteva rînduri, un subiect atît de vast, atît de chinuitor și de fascinant totodată, despre care s-au scris și se vor scrie — nu încape îndoială — tomuri întregi.

Pentru Nicolae Iorga, marele savant, prietenul statornic al țării dintre ape, pe care a colindat-o — pelerin neobosit — de la un capăt la celălalt, Dobrogea însemna o „țară de sinteză" — sinteză istorică, sinteză culturală, sinteză etnică. Pentru că aici, la Pontul Stîng — așa numeau vechii greci aceste meleaguri — vor intra strămoșii noștri, daco-geții, întîia oară, în orbita civilizației latine, aici s-au suprapus culturi strălucite (elenă, romană și bizantină) și tot aici poporul român a cunoscut, printr-un îndelungat și uimitor proces istoric, o veritabilă sedimentare etnică.

Dobrogea este patria „Gînditorului de Hamangia", a șarpelui „Glycon", a monumentului Tropaeum Traiani, a bazilicii cu martyricon de la Niculițel. În ținuturile euxine s-au întîlnit toate epocile istoriei, de la cele mai luminoase și prospere la cele mai întunecate și meschine. Omul sălășluiește în acest colț al pămîntului de 100 000 de ani...

Dobrogea constituie, totodată, o interesantă sinteză fizico-geografică : în provincia transdunăreană se găsesc

diferite forme de relief și vîrste ale pămîntului, ca într-un gigantic muzeu geografic. De la apus la răsărit, în drum spre izbăvirea mării, trece domol bătrînul Istru (numele antic al Dunării), fluviu încărcat de istorie, fluviu sfînt, martor milenar al devenirii noastre; desfăcîndu-se în tentacule, ca o uriașă caracatiță, apele sale, tulburate de aluviunile cărăușite de pe un întreg continent, formează delta, edenul păsărilor, cel mai tînăr pămînt al patriei; în nord-vest, cu vîrfurile lor pleșuve, străjuiesc depărtările tociții munți ai Măcinului, rămășițe din străvechi ere geologice; urmează apoi, umbrite de păduri răcoroase, murmurate de izvoare limpezi, dealurile Niculițelului, Casimcei și Babadagului; la sud, întinsele și roditoarele, prin truda oamenilor, stepe și silvostepe; în sfîrșit, la est, țărmul euxin, cu salba de argint a lacurilor litorale, cu minunatele sale plaje și nesfîrșitele, tălăzuitele întinderi albastre.

Dobrogea este renumită și prin diversitatea impresionantă a florei și faunei ce o populează. Într-o uimitoare vecinătate, viețuiesc pe meleagurile pontice alături de specii continentale, specii balcanice, mediteraneene, subtropicale și est-continentale, unele unice sau foarte rare în Europa (în deltă, coloniile albe de pelicani, sturionii cei renumiți pentru icrele negre, pădurile de stejari și lianele de la Letea; pe dealurile din nord-vest, pădurile mirositoare de tei și pîlcurile de peri sălbatici; la sud, biblicul smochin, alunul turcesc, vegetația și fauna dunelor și multe, multe alte rarități și curiozități naturale, ocrotite cu grijă în rezervații).

Aci, soarele răsare mai devreme; de aici, din adîncul mării, se iscă, purpuriu, astrul dătător de viață, pentru a străluci apoi, ca un Făt-Frumos, deasupra cîmpiilor brodate cu maci ale Dobrogei, pe cerul curat, albastru și liber al patriei românești.

Dar, mai cu seamă, țara dintre Dunăre și Mare reprezintă, prin tot ce s-a creat aici de mîinile omului, un remarcabil simbol al manifestării capacității creatoare a națiunii noastre. În numai o sută de ani de cînd a revenit la patria-mamă, prin jertfele de sînge ale românilor de pretutindeni, dintr-un ținut aproape sălbatic, pustiit de războaiele imperiale, cu un pămînt pîrjolit de secetă, bîntuit de paludism, Dobrogea a devenit provin-

cia înfloritoare de azi, grădină printre grădinile României, tărîm al construcției socialiste.

Cînd pronunțăm numele Dobrogei, gîndul ne duce la podurile de peste Dunăre, la Tulcea renăscută, metropola deltei, cu industriile sale noi și Monumentul Independenței, cu traulerele ce cutreieră oceanele, la portul Constanța cu cheiurile lui Saligny și construcțiile ultramoderne de azi, cu șantierele gigant capabile să zămislească nave de 150 000 tdw, la cele aproape 250 de cargouri, mineraliere, petroliere, ale flotei noastre marine, la uzinele și combinatele de la Medgidia, Cernavoda, Năvodari, la sutele de mii de hectare irigate, la cîmpiile vălurite de spicele grele ale grînelor cu recolte record, la livezile de piersici îmbujorate, mari cît pumnul, la podgoriile de la Niculițel, Cernavoda, Cochirleni, Ostrov, Medgidia, Nazarcea, Murfatlar și Mangalia Nord, la constelația diamantină a stațiunilor litorale...

Dobrogea este fereastra țării spre lume, spre o lume în care România, prin grija partidului, prin osteneala secretarului său general, prin hărnicia poporului, este o țară cunoscută, iubită și respectată pretutindeni.

Ținuturile pontice înseamnă, pentru noi, românii, mai mult decît un colț de țară, o regiune geografică: înseamnă un teritoriu sufletesc, o zonă intimă din conștiința neamului.

Dobrogea este mai mult decît o fîșie de pămînt: este o stare de spirit.

Legendă și istorie

„Românul, în Dobrogea, calcă pretutindeni pe urmele strămoşilor săi"

Ion Ionescu de la Brad

Dacă ne lipim urechea de pămîntul pontic vom auzi tropotind copitele cailor nervoşi ai sciţilor cei aprigi, strigătele de izbîndă ale oştenilor lui Darius, Filip şi Alexandru cel Mare, chemările la luptă ale geţilor nemuritori, care trăgeau cu arcul în norii de grindină şi ţineau, vitejeşte, piept legiunilor romane, cîntecul monoton al dălţilor ce meştereau metopele monumentului Tropaeum Traiani — cronică în piatră dobrogeană a vitejiei strămoşilor poporului român —, gemetele tomitanilor şi histrienilor şi callatienilor luaţi în robie de barbarii pustiitori...

Dacă privim în amurg dealurile pontice, vom zări, printre tumulii înveşmîntaţi cu iarbă uscată, cu păpădie şi cu mărăcini — acele misterioase movile care au înfricoşat, de-a lungul vremilor, pe călători şi au aprins imaginaţia scormonitorilor de comori — o siluetă ecvestră, călăreţ şi cal contopiţi într-o singură fiinţă, profilată, maiestuos, pe cerul sîngeriu : este cavalerul trac, eroul enigmatic al vînătoarei şi luptei, al binelui şi demnităţii...

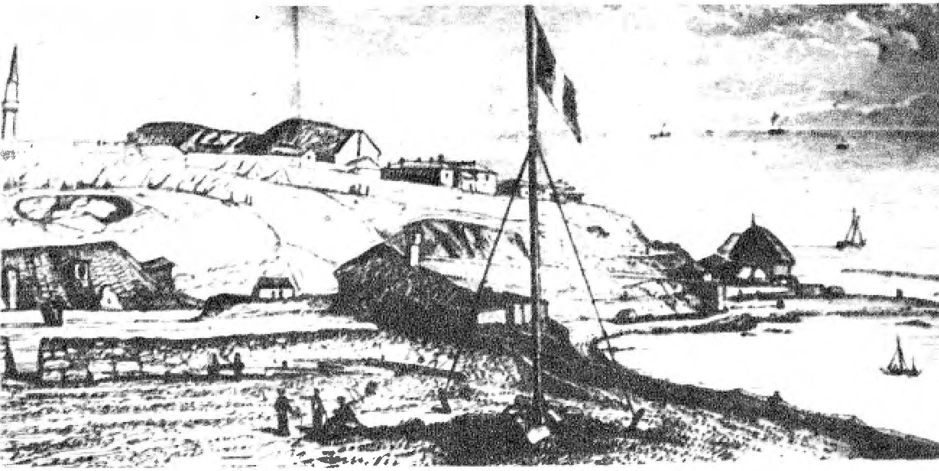
Înainte de a intra în istorie, meleagurile euxine au poposit în legendă. Şi cea mai populară, cea mai fermecătoare dintre legendele care amintesc de aceste ţinuturi este legenda argonauţilor. Ei, argonauţii, au fost printre primii navigatori ce au vîslit prin apele pontice. Fantastica lor ambarcaţiune „Argo", condusă de temerarul Iason, fiul unui rege tesalian, ar fi pornit, în vre-



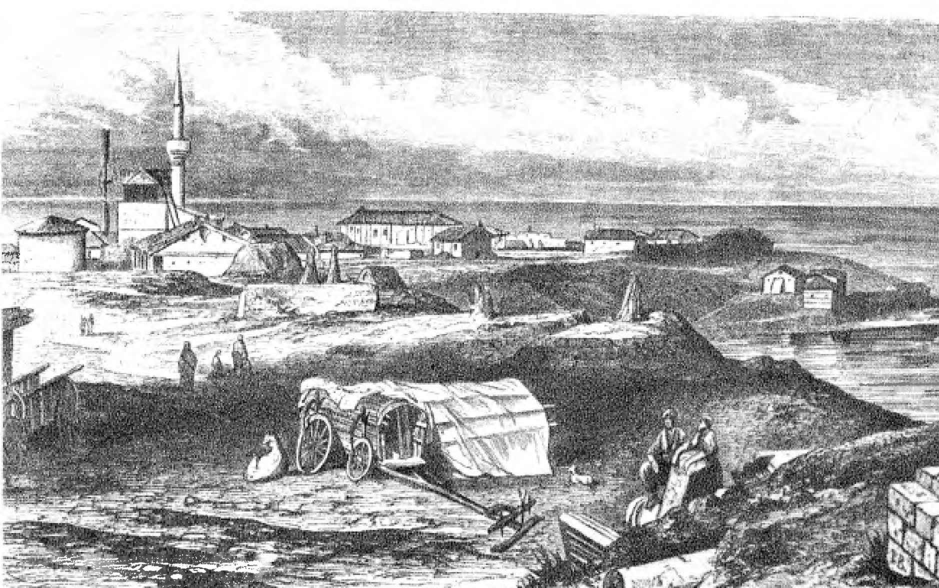
Mori de vînt la Mangalia, 1828



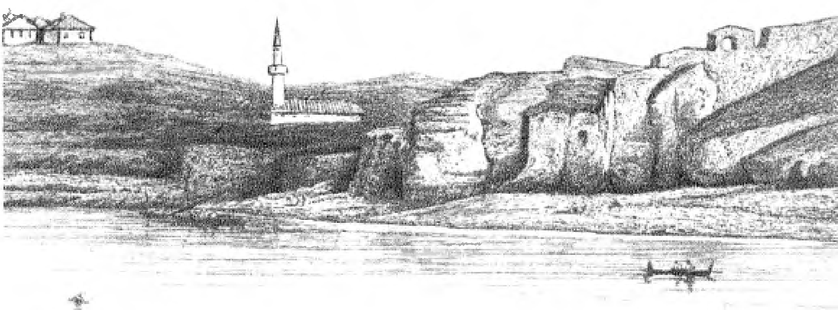
Cu diligența, prin Valea Carasu



Tabăra constănţeană a Misiunii tehnice tranceze condusă de Leon Lallane (1854)



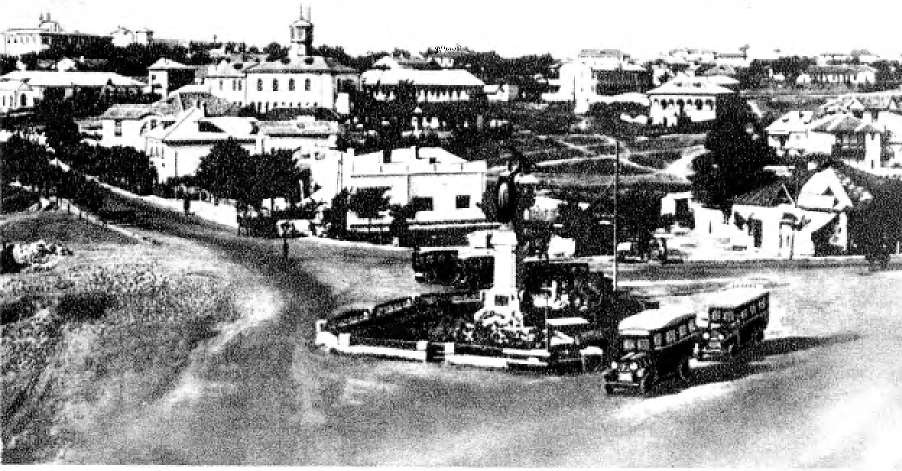
Imaginea dezolantă a Constanţei din primele decenii ale veacului trecut



Pe Dunăre, în dreptul Hîrşovei, la jumătatea secolului al XIX-lea



Hotelul Movilă din Techirghiol, unul dintre primele edificii turistice moderne din sudul litoralului românesc



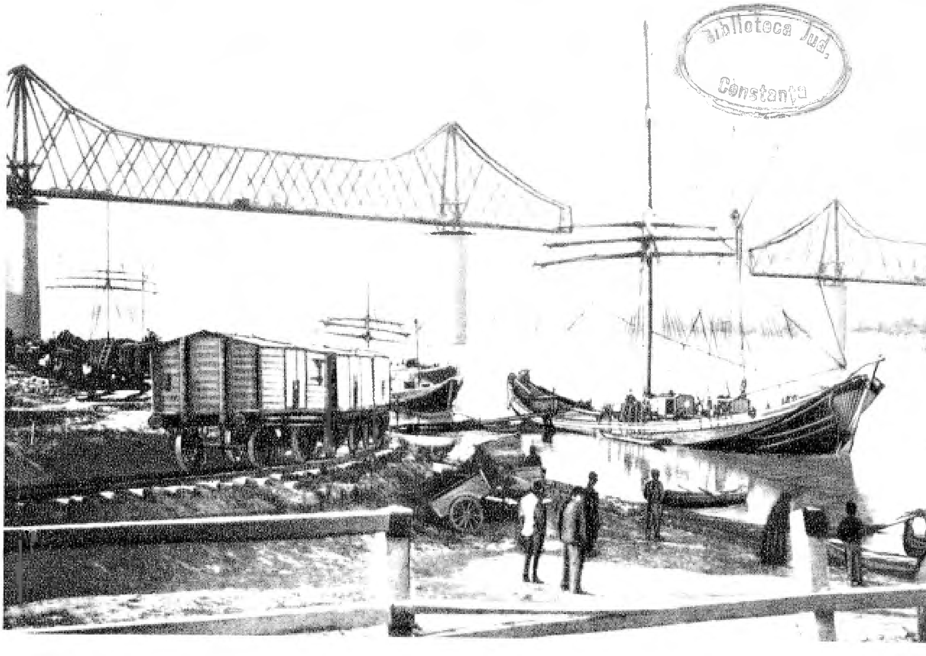
Techirghiol, așa cum arăta în 1925



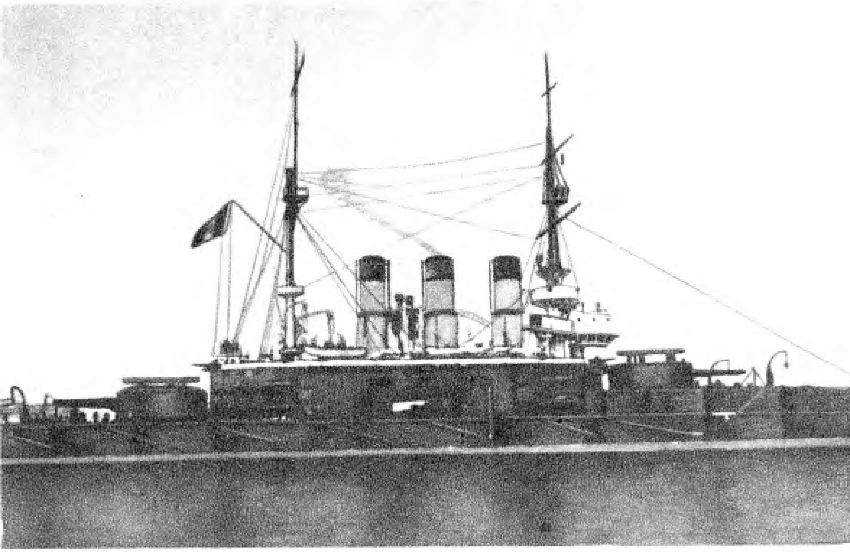
Piața Ovidiu, în ajunul primului război mondial (edificiile din prim-plan au fost distruse de bombardament)



Negustori pe strada Ștefan cel Mare, renumita arteră comercială a Constanței (1920)

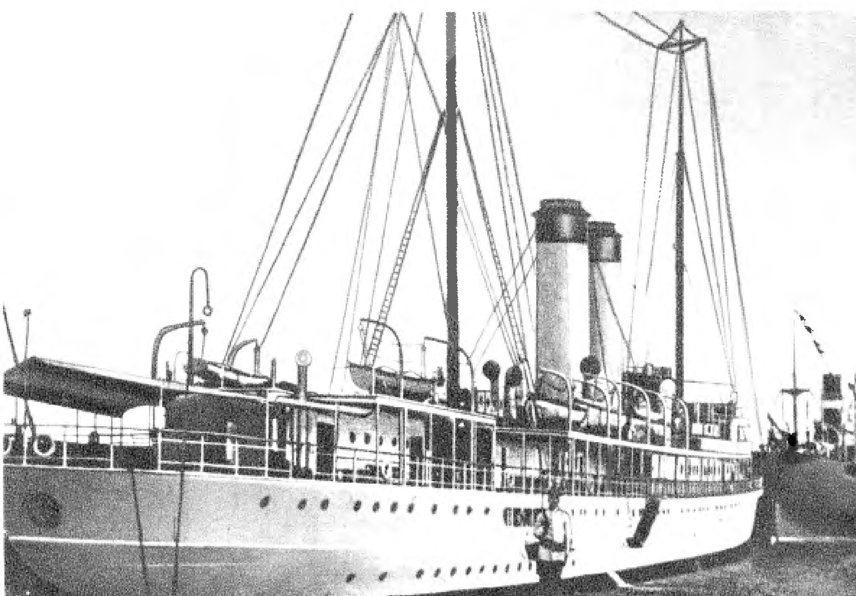


Podul lui Anghel Saligny de la Cernavodă, în construcție



„Potemkin", legendara navă, simbolul revoluției ruse din 1905, în portul Constanța

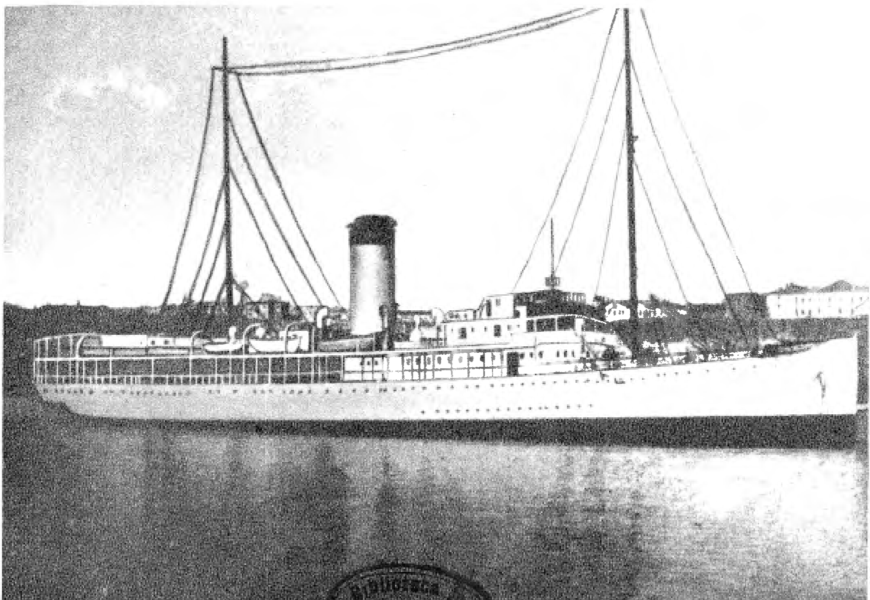
Nava „Împăratul Traian", o frumoasă pagină din istoria marinei comerciale românești



Panait Cerna



Un veteran al marinei române : vasul „România"





Ion D. Chirescu



Alexandru Ciucurencu

muri imemoriale, în căutarea lînii de aur, miraculoasă pradă, spre țărmurile Colchidei, țara regelui Aietes, la poalele Caucazului. Ajuns, vîslind vitejește de-a lungul coastei Asiei Mici, în patria colchilor, istețul Iason reușește să cîștige grațiile frumoasei Medeea, fecioara neîntrecută în tainele magiei, fiica lui Aietes, regele cel viclean și neînduplecat, care îl ajută cu vrăji iscusite să înlăture nemaipomenitele capcane ce îl despărțeau de jinduita comoară. Iason izbutește să pună mîna pe lîna de aur și, însoțit de Medeea, zorește să ajungă, de astă dată urmînd țărmul Scythiei, pe la gurile Dunării, în îndepărtata sa Tesalie, urmărit de mînia lui Aietes și a fiului său Absyrtos. Regele colchid, cu puteri întreite de dorința răzbunării, este mai iute și, în dreptul locului pe care se va fonda vestita, de mai tîrziu, cetate Tomis, îi ajunge pe fugari. În lupta care se încinge, Absyrtos este răpus de Iason. Medeea, cu o cruzime ce numai disperarea de a-și pierde iubitul a putut-o inspira, taie în bucăți trupul neînsuflețit al nefericitului său frate și îl aruncă în mare. Sfîșiat de durere, regele-tată oprește urmărirea pentru a aduna, bucată cu bucată, din apele înroșite, rămășițele fiului său, pierzînd timp în folosul fugarilor. Astfel că Iason, însoțit de Medeea, năprasnica sa iubită, și de cei 50 de argonauți ajung în patrie cu lîna de aur. Legenda, simbol, în toate vremurile, a cutezanței marinărești, a însemnat preludiul expansiunii pontice elene.

Străvechii locuitori ai ținutului Dunării de Jos au fost daco-geții, cei mai drepți și cei mai viteji dintre traci, cum erau cunoscuți în antichitate. Burebista, întîiul și cel mai mare rege al lor, își întindea stăpînirea pînă la mare. Strașnici trăgători cu arcul, netemători de moarte, călăreți aprigi, geții se bucurau totodată de faima unor buni agricultori: cînd lăsau, deoparte, armele, ei erau neîntrecuți cultivatori de grîu și viță de vie (și, firește, pasionați, învederați băutori de vreme ce, Deceneu, marele lor preot, a dat ordin ca viile să fie nimicite). Grîul, vinurile, mierea și pieile provenite din părțile daco-geților erau foarte prețuite pe piețele antice.

Cu vremea, acel nemaipomenit fenomen — cu implicații majore pentru civilizația europeană — care a

fost thalassocraţia elenă, a cuprins şi Marea Neagră. La început, temători, înfricoşaţi de zvîrcolirea necontenită şi periculoasă a apelor acestei încă necunoscute mări, grecii au numit-o „Pontos Axeinos" (adică neprimitoare), apoi, după ce i-au dezvăluit tainele şi i-au stăpînit capriciile, i-au zis „Pontos Euxeinos" adică prietenoasă, ospitalieră) — în latineşte, „Pontus Euxinus". Grecii cei vechi vor întemeia la Pontul Stîng cetăţi ce vor deveni vestite (Histria, Callatis, Tomis, Dionysopolis ş.a.) în toată lumea antică pentru negoţul lor cu produse agricole ale acestor pămînturi. Cetăţile euxine erau ocrotite şi apărate, prin diverse tratate şi alte înţelegeri, de regii locali geţi şi sciţi, cărora le furnizau rîvnitele produse ale lumii civilizate: arme, scule de tot felul, obiecte de artă, ustensile de uz casnic, cosmetice şi, mai ales, bijuterii. Oraşele de la Pontul Stîng băteau monedă proprie, aveau temple impunătoare, portice, agora, băi şi alte amenajări urbane, deoarece locuitorii lor, ambiţioşi şi bogaţi, căutau să imite — şi nu fără succes — prin importante şi costisitoare lucrări publice, splendoarea metropolelor antice. Elenii practicau cultul mai multor divinităţi (Apollon, Dionysos, Hermes, Athena, Aphrodita ş.a.), cărora le închinau minunat de meşteşugite opere de artă, din piatră şi marmură, aduse, uneori, de la sute de kilometri.

Dar iată, în secolul I e.n., Geţia pontică încape sub stăpînire latină. Începe o nouă epocă la Pontul Stîng. O epocă de armonioasă, fericită îmbinare între cultura elenă, hărnicia locuitorilor şi ordinea civilizatoare romană. Provincia este împînzită de drumuri pietruite şi înconjurată cu cetăţi trainice — unele noi, iar altele, mai vechi, întărite (Durostorum — Silistra, Sacidava — lîngă Dunăreni, Axiopolis — lîngă Cernavoda, Carsium — Hîrşova, Troesmis — Igliţa, Arrubium — Măcin, Noviodunum — Isaccea, Aegyssus — Tulcea, Salsovia — lîngă Mahmudia, Histria, Tomis — Constanţa, Callatis — Mangalia, Ulmetum — lîngă Pantelimon, Tropaeum — Adamclisi şi altele). Dacia pontică intră plenar în sfera latinităţii cu un secol înaintea Daciei de dincolo de Dunăre.

„Pax romana" avea să dureze cîteva veacuri. Oraşele pontice cunosc o nouă prosperitate. Apar însă pe cerul

continentului norii negri, apăsători ai amenințării barbare. Încep năvălirile. Cetățile pontice trec, succesiv, prin perioade de înflorire și de cădere, de mărire și de jalnică umilință în funcție de capriciile invaziilor semințiilor înfometate ale barbarilor. În secolul al II-lea, ținuturile Dunării de Jos sînt pîrjolite de costoboci și de carpi, în secolul al III-lea năvălesc goții. Sub împăratul Dioclețian și apoi sub Constantin cel Mare, Scythia Minor cunoaște epoci de strălucire, dar un nou val migrator se abate asupra acestei părți a lumii civilizate: năvălesc vizigoții, ostrogoții, avarii și slavii. Bizantinii abandonează treptat provincia dintre Dunăre și mare. Orașele euxine sînt transformate în ruine.

Peste veacuri, printre vestigiile dezolante ale Tomisului și Callatisului, printre coloanele de marmură ale marilor temple de odinioară, apar, meschine, bordeiele unor așezări de pescari, apoi, genovezii, noii stăpîni ai mării, înființează, în fostele porturi euxine, puncte de tranzit. Histria însă, frumoasa, măreața, incomparabila Histrie nu va mai renaște nicicînd.

După plecarea bizantinilor și trecerea migratorilor, ținuturile din dreapta Dunării au devenit un „terra deserta" ? Nicicum. Aici au rămas, organizați în mici statulețe, aciuați în codri, așezați de-a lungul Dunării, în pădurile și printre dealurile din nordul provinciei, în deltă, daco-geții romanizați cu secole în urmă, românii pontici sau dicienii de mai tîrziu.

Pe un vas de la Capidava, din veacul al X-lea, s-a descoperit o inscripție cu litere grecești: „Petre". Este cea mai veche mențiune scrisă despre românii din dreapta Dunării. Continua prezență românească la Pontul Stîng este atestată și de numeroasele toponime indicate în vechi hărți și documente străine: Portița, Bisericuța, Popina, Pădurea Popinei, Peceneaga și multe altele. Sate ca Beștepe, Mahmudia, Văcăreni, Luncavița, Telița, Cîșla, Măcin, Turcoaia, Dăieni, Topalu, Gîrliciu, Cochirleni, Rasova, Ostrov, Mîrleanu, Bugeac etc. sînt străvechi așezări românești. De aceea, istoricul eveniment de la sfîrșitul secolului al XIV-lea, cînd Mircea cel Mare a cuprins între fruntariile Țării Românești meleagurile euxine, apare ca un act de o neîndoielnică legitimitate. Înțeleptul, bunul și viteazul domnitor apare

în documentele vremii cu titulatura: „Io Mircea mare Voevod şi Domn, stăpînind şi domnind toată ţara Ungro Vlahiei şi părţile de peste munţi încă şi spre părţile tătăreşti şi Amlaşului şi Făgăraşului Herţeg şi Banatului de Severin Domn şi de amîndouă părţile de peste toată Dunărea pînă la Marea cea Mare...".

Pînă la Marea cea Mare... Un conducător cu adevărat luminat, înţelept nu poate să nu-şi aţintească privirea spre mare. Pentru că marea înseamnă legătura cu omenirea, înseamnă libertate, înseamnă putere. Toţi domnitorii de seamă ai ţărilor româneşti au privit spre mare: şi Alexandru cel Bun şi Ştefan şi Mihai şi Cantemir şi Cuza şi nu numai ei. Sub Alexandru şi Ştefan cel Mare flotilele româneşti cutreierau toate porturile Mării Negre. Mihai Viteazul, făuritorul primei uniri a ţărilor locuite de români, a dus lupte la Silistra, Turtucaia, Cernavoda, Negru Vodă şi Babadag, folosind în campaniile sale flote pe Dunăre şi mare. Luminatul domn al ţării româneşti a Moldovei, Dimitrie Cantemir, în vestita sa operă „Istoria Imperiului Otoman" scria: „Eu am trecut adesea prin aceste părţi, fiindcă pe aici îmi era calea din Moldova spre Constantinopol". Într-un sat dobrogean, domnitorul cărturar a rămas uimit de faptul că stăpînitorii musulmani respectă sărbătorile creştinilor pe care-i folosesc la muncă — dovadă că românii erau numeroşi pe pămîntul euxin. Legendarul domn al Unirii, Alexandru Ioan Cuza, declara, la 8 decembrie 1864, în mesajul de deschidere a Corpurilor legiuitoare: Necesităţi comerciale şi politice totodată reclamă înfiinţarea unui port pe Marea Neagră". Această declaraţie, Cuza o făcea după o importantă călătorie la Constantinopol, prin Dobrogea. (Iată amănuntele trecerii, nu lipsite de semnificaţie, a prinţului Unirii prin această străveche provincie românească: de la Giurgiu, în ziua de 25 mai 1864, la Cernavoda, Cuza a călătorit pe nava „Arhiducesa Sophia". A doua zi, la ora 10, prinţul s-a urcat într-un tren special, condus personal de Trevor Barkley, directorul companiei engleze a căilor ferate. După o haltă de 15 minute la Medgidia, trenul a ajuns la Constanţa, la ora 11,30. În fostul Tomis, toate autorităţile civile şi militare erau pe chei pentru a-l primi pe ilustrul oaspete. Cînd Cuza a pus piciorul pe bordul

vasului, pe care flutura tricolorul românesc, au fost trase 21 de salve de artilerie. Un român dobrogean — Gheorghe Spînu din Seimeni — își amintea, peste ani, despre memorabila trecere a marelui domnitor român prin meleagurile transdunărene: „Parcă acum îl văd pe Cuza: înalt, spătos, cu barbișon, ca pe vremea aceea, și cu chipiu de ofițer pe cap".)

Dicienilor — românii băștinași — li s-au adăugat, de-a lungul vremurilor, în împrejurările cele mai diferite, români de pretutindeni: mocani, cojani, moldoveni, bănățeni etc. Dobrogea a devenit astfel o „Dacie în miniatură", cum spunea Ionescu de la Brad.

Neîndoios, dintre românii transdanubieni, mocanii au reprezentat și sub raport economic și sub raport cultural elementul cel mai dinamic. Pitorești, cu cojoacele lor mițoase pe umeri, cu căciulile lor voinicești, întreprinzători, curajoși, mocanii colindau cu turme imense toate ținuturile Dunării de Jos, fiind atestați în Dobrogea încă din secolul al XVI-lea. Aici ei găseau locuri prielnice pentru iernat și pășuni întinse. Mulți dintre mocani, școliți în Ardeal, unde autoritățile, din rațiuni politice, încurajau învățămîntul și în păturile românești majoritare, cunoșteau știința slovelor, purtînd în desagi bucoavne, cărți populare, ori de cult pe care le dăruiau școlilor și bisericilor din dreapta Dunării. Cu uimire și emoție am găsit la Beștepe, Măcin, Greci, Oltina, Ostrov cărți vechi românești, tipărite la Blaj, Rîmnic, Sibiu, Brașov, București și în alte centre, cu însemnări de donație, datate cu mult înainte de 1878, aparținînd unui Craiu, Munteanu ori Moroianu.

În ce condiții s-a păstrat, vreme de secole, flacăra românismului în Dobrogea? Cred că mărturia ieromonahului Partenie, călător prin aceste locuri în prima jumătate a secolului trecut, este edificatoare. Întrebați de călugărul rus de ce oamenii sînt așa săraci de vreme ce pămîntul este așa de bogat, românii dobrogeni au răspuns cu obidă: „Din vechime țara noastră (Dobrogea n.n.) stă în hotar și deseori războaiele se fac, pe aici, din zece, cel mult doisprezece ani. Abia ne mai îndreptăm, creștem vite și cultivăm grădinile și iarăși se face război. Și atunci, cine poate fugi, fuge în Valahia, iar pe care îi prind turcii, îi duc cu dînșii în țara

lor; turmele ni le mănîncă, caselor le dau foc și grădinile ni le pustiesc. După ce trece războiul, care mai rămînem vii, iarăși ne întoarcem pe la vetrele noastre și ne facem pe ruine bordeie și iar ne apucăm de gospodărie. Gîndește acum, cînd ne mai putem noi îndreapta?".

Păstrători ai spiritului latin, românii au fost, printre numeroasele neamuri aduse de capriciile istoriei în provincia cucerită de otomani de la Mircea cel Bătrîn, grupul etnic cel mai reprezentativ. Limba română era folosită, pentru a se înțelege între ele, de toate semințiile trăitoare aici. Dintre românii dobrogeni s-au ridicat oameni cu dragoste de neam, ostenitori pe ogorul emancipării spirituale, ca institutorul Constantin Petrescu, întemeietorul, în 1870, a „Societății de cultură și limbă", un fel de „Astră" a provinciei de la mare, cu un program progresist, generos, patriotic, în care fondarea de școli era pe primul plan (acestei societăți își datorează existența școlile din comunele Alimanu, Bugeac, Băneasa, Rasova, Hîrșova ș.a.), sau ca Dimitrie Chirescu, dascălul inimos și luminat, care a pus bazele învățămîntului românesc la Cernavoda și în satele din împrejurimi (pe o carte de cult, aflătoare și azi în orașul dunărean, Chirescu scria, în ianuarie 1877, în limba turcă, spre știința autorităților otomane: „Toate națiunile să fie libere în a practica datinele și cultele lor" — o adevărată proclamație, întru apărarea identității etnice a românilor din Dobrogea).

Fosta Dacie pontică a fost, în perioadele cele mai vii ale deșteptării conștiinței noastre naționale, în atenția unor mari oameni politici români, a unor cărturari ai vremii. Sînt cunoscute planurile revoluționarilor pașoptiști de a transforma Dobrogea, bazîndu-se mai cu seamă pe întreprindul element mocănesc, într-un avanpost al revoluției românești. Iată-l pe Ion Ionescu de la Brad într-o „excursiune" agricolă în ținutul transdanubian, la 1850, din însărcinarea guvernului otoman, dar cu instrucțiuni secrete de la Ion Ghica — om cu trecere la Poartă — de a fonda o fermă model. Cu acest prilej, eminentul agronom, fost specialist în reforma agrară a guvernului revoluționar provizoriu de la București, face un temeinic studiu economic, politic și

etnografic al regiunii euxine, pe care-l publică, în același an, la Constantinopol. În timpul voiajului dobrogean, inginerul patriot întreține o intensă corespondență cu Ion Ghica (12 scrisori), mai interesantă chiar, pentru problemele românești, decît studiul, deoarece nu erau destinate publicității. Atît studiul, cît și scrisorile ne relevă o Dobroge în care românii sînt majoritari printre populațiile provinciei, „vestiți muncitori", iar „tot greul muncii în spatele lor pică". Ionescu de la Brad folosește întreaga sa autoritate pentru a ameliora soarta conaționalilor de aici, cărora nu li se permitea — ca tătarilor, de pildă — să aibă conducători proprii, nu aveau școli întreținute de stat, erau lăsați în voia soartei în ceea ce privește organizarea religioasă. Duce tratative pentru arendarea unui ținut în cazaua Kiustenge, unde crede că ar putea fonda ferma model. „California am găsit-o — scria agronomul patriot lui Ion Ghica. De dumneata atîrnă să o exploatăm". Ghica îl pune la curent și pe Nicolae Bălcescu privind proiectul dobrogean. Acesta se arată interesat și, la 26 martie 1850, scrie lui Ion Ghica în legătură cu intențiile sale de a se așeza, în primăvara anului următor, în Dobrogea („Spune-i lui Ionescu să-mi capete un ciflic !" *). Evenimentele nefavorabile, precum și neînțelegerile din sînul emigrației nu au permis însă înfăptuirea planului de organizare și colonizare a Dobrogei.

Prin 1870 îl întîlnim, la Tulcea, pe un alt fost revoluționar pașoptist, de astă dată ardelean : Nifon Bălășescu, om de cultură, autor de dicționare, manuale și alte lucrări științifice. Bălășescu s-a remarcat, în perioada activității dobrogene, prin demersurile făcute pe lîngă administrația otomană pentru a înființa școli românești, el însuși activînd ca învățător la Măcin și Tulcea. A fondat școli în 21 de comune și a obținut de la Ismail Bei, guvernatorul sangeacului, ca învățătorii să primească, de la stat, lunar, o leafă de două lire turcești. Într-un frumos și documentat studiu publicat în presa ardeleană, în chiar anii războiului de independență — fapt ce indică la Bălășescu o mare intuiție politică —

* Ciflic = moșie

fostul revoluţionar transilvănean scrie bazat pe cunoaşterea „de visu et auditu" a regiunii pontice şi a locuitorilor ei: „Românii din Dobrogea locuiesc 72 comune, oraşe şi sate, dintre care unele sînt mari şi bine poporate, de 100, 300 pînă la 600 familii una. Suma tuturor românilor din Dobrogea se urcă la 8 000 de familii, cu cel puţin 60 000 suflete. Din aceşti români din Dobrogea, o mare parte acolo sînt născuţi, acolo s-au pomenit din vechime, neam de neamul lor. Alţii sînt veniţi acolo mai în urmă, din toată românimea din Dacia lui Traian, din România, din Moldova, Basarabia, Bucovina, Transilvania, Banat, Temişana, Ungaria şi Maramureş, ba şi din Macedonia".

Este cu putinţă să vorbeşti despre ţara dintre ape fără a aminti de Mihail Kogălniceanu? Fără îndoială, nu. Pentru că marele om de stat — proeminentă figură politică a secolului trecut — a fost nu numai un prieten al Dobrogei, ci un părinte sufletesc al românilor de aici — şi nu numai al românilor. „Românii — declara Kogălniceanu într-o cuvîntare rostită în cameră la 1880 — încă din toate timpurile străbune, unii sub numele de deciani, alţii prin emigraţiuni succesive, din muma-patrie, sînt naţionalitatea cea mai străveche statornicită în Dobrogea". Neîntrecutul om de stat aprecia, cu mult înaintea războiului de independenţă, că orice autonomie trebuie să aibă la bază stabilitate politică, unire şi porturi maritime. În spiritul acestei concepţii, ca ministru de externe (1877—1878) şi ca ministru la Paris (1880—1881), Mihail Kogălniceanu va duce o luptă neobosită, punînd în valoare imensul său prestigiu de om politic şi de savant totodată, pentru recunoaşterea internaţională a noului statut al Dobrogei. După 14 noiembrie 1878, cînd fosta Geţie pontică a reintrat între fruntarii româneşti, leitmotivul acţiunii politice a lui Mihail Kogălniceanu va fi: „Să facem ceva pentru Dobrogea!". El însuşi a dat exemplu întreprinzătorilor, neîncrezători în viitorul politic al provinciei, cumpărînd imobiluri şi terenuri agricole (la Constanţa şi Murfatlar), îndemnîndu-i pe mocani, oameni răzbătători, să-şi părăsească îndeletnicirea seculară — păstoritul — să apuce coarnele plugului şi să pună în

valoare fertilele cîmpii dintre Dunăre şi mare. Om cu o mare deschidere către viitor, Mihail Kogălniceanu declara profetic, într-una din şedinţele parlamentului, imediat după istoricul act de la 1878: „Ne trebuie să dezvoltăm două mari interese: interesul fluvial prin Tulcea şi un interes maritim, care va fi, să mă credeţi, plămînii României prin care ţara va respira şi acesta va fi Kiustenge".

Ce a urmat după 1878? Ce a reprezentat pentru Dobrogea revenirea la patrie? În primul rînd autorităţile româneşti au introdus ordinea atît de necesară, după haosul pricinuit de război, dar mai cu seamă de o administraţie indolentă şi coruptă, au asigurat avutul, depturile civice esenţiale tuturor naţionalităţilor (reputatul scriitor rus Korolenko, care a cunoscut bine aceste locuri, avea să spună: „Românul respectă în Dobrogea religia şi obiceiurile tuturor celor ce nu sînt de un neam cu el"). Apoi au introdus instituţiile moderne, au reorganizat şcoala — nu numai cea românească —, au dat impuls economiei provinciei — pînă atunci, doar o imensă tabără militară otomană. Se construiesc drumuri, se modernizează linia ferată Constanţa — Cernavoda, se construieşte marele pod peste Dunăre, se iniţiază importante lucrări în portul Constanţa. De asemenea, se pun bazele navigaţiei maritime. Apar ateliere şi mici industrii. Neîndoielnic, revenirea Dobrogei la patrie a însemnat înscrierea acestei provincii în circuitul economic naţional şi universal, instaurarea, la Pontul Stîng, a civilizaţiei europene. Orientalismul periferic, sordid, zdrenţuit al acestor ţinuturi, aflate secole sub stăpînire otomană, dădea înapoi. Dar încet. Burghezo-moşierimea vorbea mult, zgomotos, însă acţiona greoi. Şi mai ales pe spinarea celor nevoiaşi. Şi cu multă, multă fanfaronadă.

Odată cu dezvoltarea capitalistă, ca oriunde aiurea, dar mai sălbatic în Dobrogea, s-a instalat exploatarea clasei muncitoare, abia formată. Nemulţumiţi de grelele condiţii de muncă, de umilinţele şi împilările la care erau supuşi de patroni şi de autorităţi deopotrivă, muncitorii dobrogeni, urmînd exemplul muncitorimii din restul ţării, cu mai vechi tradiţii de luptă, trec la acţiune revoluţionară. La Constanţa, la Tulcea şi în alte

localități iau ființă cercuri și asociații muncitorești, grupări socialiste, au loc greve. În primii ani ai secolului nostru îl vedem acționînd în Dobrogea pe fruntașul socialist dr. Cristian Racovski, originar de pe aceste meleaguri. O conferință expusă de Racovski despre sindicate și corporații în sala Elpis (la 18 februarie 1907) este întreruptă de oamenii corporațiilor locale, controlate de patroni, care, potrivit presei „s-au aruncat cu revolvere și bîte asupra conferențiarului ce a fost transportat la spital".

Un important episod din istoria relațiilor internaționale ale mișcării socialiste și muncitorești din România îl constituie debarcarea, la Constanța, în 1905, a echipajului răsculat de pe crucișătorul rus „Potemkin".

...Era la începutul verii. Sezonul băilor nu începuse încă — instalațiilor balneare de la „Vii" li se făceau ultimele reparații —, dar primii vilegiaturiști din București își fac apariția în mica și prăfuita gară a Constanței. Urbea abia se trezise din amorțeala anotimpului rece. Pe trotuarele proaspăt udate, în fața cafenelelor și bodegilor, se scoteau mesele, comerțul ambulant de bragă, rahat, năut, susan începea să se învioreze, iar sacagiii au intrat în febra grădinăritului. Dar iată, liniștea orașului este risipită brutal de un eveniment extraordinar: la orizont, pe apele obișnuite să poarte pe luciul albastru modestele caice turcești și vapoare de mic tonaj, a apărut un colos înspăimîntător: cuirasatul „Potemkin", aparținînd flotei țariste, cea mai mare navă de luptă din Marea Neagră. Ce se întîmplase? Marinarii de pe „Potemkin" s-au răsculat, aruncînd comandanții peste bord. Sus, pe catarg, a fost ridicat steagul roșu al primei revoluții ruse. În așteptarea extinderii răscoalei și pe celelalte nave ale escadrilei, crucișătorul s-a îndreptat spre Odesa. Aici, vasul este primit cu urale de mii de demonstranți, care vedeau în gigantica navă simbolul izbăvirii de sub jugul țarist. Ofițerii escadrei, de teamă, au schimbat însă direcția spre Sevastopol. Izolat, cuirasatul este nevoit să părăsească portul Odesa și, lipsit de alimente și combustibil, ancorează la Constanța. Speriați, cei cu mijloace s-au urcat în birji și au părăsit orașul (dacă răsculații pun în funcțiune numeroasele tunuri ale monstrului, în cîteva ore Con-

stanţa nu va deveni un morman de ruine?). Panica a fost inutilă, pentru că răsculaţii nu voiau altceva decît să solicite azil politic. Opinia publică progresistă românească intră în acţiune. Se formează comitete de sprijin. Muncitorii constănţeni, mii de locuitori ai oraşului îi întîmpină, cu ovaţii, în port, pe bravii marinari ruşi. Berete, epoleţi, mici obiecte de bord sînt oferite drept suveniruri, de mateloţi, cetăţenilor. Sub presiunea unei vaste acţiuni muncitoreşti şi socialiste, guvernul nu-i extrădează pe răsculaţi. Potemkiniştilor li se asigură adăpost şi locuri de muncă de către fraţii lor, muncitorii români din marile centre ale ţării. În legătură cu decizia guvernului de la Bucureşti, Lenin spunea: „aceasta, desigur, era şi de aşteptat de la guvernul unei naţiuni care se respectă".

După războiul din 1916—1918, pricinuitor Dobrogei de multă mizerie şi suferinţă, mişcarea revoluţionară din judeţele transdanubiene capătă o deosebită amploare. În mai 1921, constănţenii îşi trimit şi ei delegaţii la istoricul congres care va transforma partidul socialist în partid comunist (Andrei Ionescu, Rusu Ncolae, Gheorghiu Dumitru, Dobrică Radu). De acum înainte, cele mai importante acţiuni revoluţionare şi revendicative din Dobrogea vor fi inspirate şi conduse de noul partid al clasei muncitoare. În 1936, aproape 60 de militanţi antifascişti sînt arestaţi, dintre care 41 sînt condamnaţi la pedepse aspre. Dar lupta împotriva fascismului va continua în provincia euxină sub cele mai diverse forme. După 1940, represiunea anticomunistă şi antidemocratică se intensifică. În chiar ziua cînd România este împinsă în războiul antisovietic (22 iunie 1941), zi nefastă pentru naţiunea noastră, cade, surprinsă într-o adunare conspirativă, pe plaja de la Mamaia — Pescărie, întreaga organizaţie de tineret constănţeană, în frunte cu Filimon Sîrbu. Şi tînărul cu priviri senine şi cugetul spre viitor, abia ieşit din adolescenţă, avea să fie condamnat la moarte şi executat, la numai cîteva zile de la arestare. O întreagă maşină de război s-a înspăimîntat de tînărul cu priviri senine şi gîndul spre viitor, eroul constănţean al rezistenţei antifasciste româneşti. Prigoana anticomunistă continuă cu furie. Alţi 80 de comunişti dobrogeni sînt arestaţi, interogaţi, maltrataţi bestial

(comunistul Marin Dincă, neputînd suporta schingiuirile, s-a sinucis), condamnaţi la ani grei de temniţă, iar trei dintre ei, la moarte.

În 1944 se creează, la Constanţa, Frontul Unic Muncitoresc, apoi Blocul Naţional Democrat; se înfiinţează comandamente ale formaţiunilor patriotice. La 28 august, cu 28 de ore înainte de sosirea primelor unităţi ale armatei sovietice, rezistenţa germană în Dobrogea era definitiv zdrobită.

Partidul comuniştilor, abia ieşit din cea mai neagră ilegalitate, mobilizează poporul Dobrogei la cucerirea puterii politice, primarii reacţionari sînt înlocuiţi pretutindeni cu oameni cinstiţi, devotaţi intereselor cetăţenilor. La 2 noiembrie 1944 este instalat, prin voinţa mulţimii, întîiul primar democrat al municipiului Constanţa: juristul Al. Steflea; două zile mai tîrziu este luată cu asalt de către cetăţenii Constanţei, în frunte cu comuniştii, prefectura. Avocatul Victor Duşa, vechi militant al mişcării revoluţionare din Dobrogea, preia conducerea judeţului. În încăierarea care a avut loc cu oamenii reacţiunii, cade sub gloanţe muncitorul Iosub Kahane, iar alţi democraţi sînt răniţi. Ziarul „Scînteia" scria despre evenimentele de pe litoral: „Dobrogea în frunte cu Constanţa poate servi ca exemplu cum trebuie dusă lupta împotriva rămăşiţelor lui Hitler şi Antonescu..".

Începe o nouă epocă în istoria contemporană a Dobrogei.

Scăpat de asuprirea dinăuntru, eliberat de împilarea din afară, descătuşat pentru totdeauna, condus de clasa muncitoare, de partidul comunist, poporul român îşi va dezvălui din plin geniul creator, capacitatea constructivă. Dobrogea, împreună cu ţara, a pornit pe drumul greu, dar presărat cu laurii izbînzilor, al edificării socialiste. Trei decenii de socialism au însemnat pentru meleagurile euxine calea spre împlinire, spre realizări pe care locuitorii de aici nici nu îndrăzneau, cîndva, să le viseze. Pentru că partidul, conducerea sa înţeleaptă, a privit, priveşte şi va privi, în permanenţă, spre mare, aidoma marilor conducători din istoria zbuciumată a neamului românesc. Spre Marea cea mare...

Orașul „Litoral”

„Ce trenuri merg spre litoral?" — întrebăm la agențiile de voiaj, dacă vrem să mergem, de pildă, la Eforie Nord, sau „locuiesc pe litoral" — răspunde cineva din Constanța, Mangalia ori Techirghiol, cuiva care se interesează unde viețuiește. Există pe vreo hartă a țării un oraș, o localitate denumită „Litoral"? Nu, nu există. Totuși de cîțiva ani încoace noi, românii, ne-am obișnuit să vorbim de litoral ca de o localitate, deși, potrivit dicționarelor cuvîntul „litoral" nu înseamnă altceva decît „regiune de-a lungul țărmului mării"! Mai curios este că majoritatea oamenilor înțeleg prin „litoral" numai zona de țărm maritim cuprinsă între Năvodari și Mangalia, lungă de 70 de km, și nu întregul țărm românesc al Mării Negre, care se întinde pe o distanță de 245 de km de la bratul dunărean Chilia la Vama Veche.

Această deprindere are, firește, un temei real. Dacă ne urcăm într-un automobil la Mangalia și pornim, de-a lungul țărmului, spre nord, vom observa, cu surprindere, pînă la Năvodari, o zonă urbanistică aproape continuă, un oraș alb, strălucitor, neobișnuit, lat de numai cîteva sute de metri — doar Constanța se întinde, în „continent", pe 3-4 km — și lung de 70 de km, strecurîndu-se, șerpuitor, printre lanuri vălurite de grîu, lacuri argintii (Mangalia, Tatlageac, Costinești, Techirghiol, Belona, Agigea, Tăbăcărie, Siutghiol), păduri viguroase (Comorova), printre nesfîrșitele și grelele de

rod podgorii de la Mangalia-Nord, Constanța-Palazu Mare și Ovidiu, ori prin preajma livezilor de piersici (Mangalia Nord, 23 August) și avînd mereu, în dreapta, linia albastră-verzuie a mării, punctată de numeroasele nave ce-și așteaptă rîndul la descărcat, în port. Mai mult, această porțiune de litoral este subordonată, în întregime, administrativ, municipiului Constanța, iar tendințele de unificare a localităților țărmuriene se accentuează vertiginos fie datorită dezvoltării turistice, fie datorită noilor investiții industriale.

Municipiul Constanța avea în 1980 o populație de circa 360 000 locuitori (5 orașe și 4 comune: Constanța, Mangalia, Năvodari, Techirghiol, Eforie, Ovidiu, Tuzla, 23 August și Limanu — în ordinea mărimii); capacitatea de cazare a stațiunilor (hoteluri, vile, bungalowuri, campinguri) este de circa 150 000 de locuri pe serie, la care se adaugă și spațiul particular (cine nu-și amintește, în concediu, că are o rudă, cît de îndepărtată, ori măcar un prieten, la mare?); totodată, pe litoral lucrează cîteva mii de persoane, fie temporar, la industria turistică, fie permanent, în celelalte industrii, ca navetiști; putem, deci, estima, fără teamă de a exagera, că vara, zilnic, în plin sezon turistic, orașul „Litoral" numără circa 600 000 de persoane. O adevărată metropolă!

A petrece cîteva zile, într-una din lunile de vară, la țărmul mării a devenit o „obligație" de vacanță! 35 000 de oameni vin și pleacă, în fiecare zi, din gara Constanța, unde turiștii au la dispoziție 39 de perechi de trenuri, dintre care 14 sînt accelerate și 2 rapide (trei trenuri internaționale leagă direct litoralul cu Viena, Varșovia, Praga, Budapesta, Berlin). 15 curse aeriene leagă litoralul cu aeroporturile țării, iar 11 agenții aeriene „pompează", prin aeroportul internațional Mihail Kogălniceanu, turiști la țărmul euxin de pe tot mapamondul: SABENA, AIR FRANCE, BRITISH AIR LINE CORPORATION, AEROFLOT, DEUTSCHE LUFTHANSA, LOT, KALEDONIA, TRANSAIR, AUA, TAROM și altele.

O metropolă cu 250 de hoteluri, 250 de vile și peste 400 de restaurante, baruri, bufete; cu 1 724 unități comerciale fixe și 630 chioșcuri și bazare, însumînd o

suprafață utilă de circa 475 000 mp (la care se adaugă 1 200 de unități volante); cu 50 de linii de transport în comun (588 km lungimea traseului), dotate cu 620 de autobuze și troleibuze, care înregistrează, zilnic, o jumătate de milion de călători; cu 50 000 de locuri de parcare pentru automobiliști! 30 000 de lucrători — populația unui oraș! — sînt antrenați în activitatea turistică de pe litoral.

Pentru amatorii de statistici, iată și cîteva cifre „pantagruelice": în numai trei luni (mai-iulie 1975) s-au consumat pe litoral: 2 404 tone piersici; 454 tone alte fructe; 3 063 tone legume; 1059 tone cartofi; 1 945 tone carne; 203 tone pește; 48 138 hectolitri bere; 5 142 000 sticle de pepsi! Numai într-o singură zi din vara anului 1977, litoralul și-a astîmpărat setea cu 200 000 sticle de bere și 350 hl bere la halbă; 110 000 sticle apă minerală; 115 000 sticle de răcoritoare diferite; 90 0000 sticle de pepsi-cola; 10 000 kg de înghețată! O mie de brutari prepară pîinea litoralului (circa 320 tone zilnic) în 120 de sortimente; 75 de mașini pentru transportul produselor de panificație lucrează non-stop, 30 dintre ele fiind dotate cu aparate radio de transmisie-recepție!

Litoralul este un mare oraș, însă nu o aglomerare urbană, informă, sufocantă, o îngrămădire haotică de edificii și oameni. Litoralul este o constelație de orașe, litoralul reprezintă gîndire și creație arhitecturală. Fiecare stațiune euxină are o personalitate urbanistică distinctă, originală, seducătoare. Pretutindeni, armonie de volume și culori. Și funcționalitate. Mai ales funcționalitate. Desigur, arhitectura litoralului are și scăderi — dacă ar fi să amintim numai nefericita rezolvare a centrului civic mangaliot. Dar, privite în ansamblu, construcțiile de la mare sînt o demonstrație de forță a arhitecturii românești. Mamaia — stațiunea-amiral a litoralului — ne amintește, prin grația, supletea edificiilor sale, delicatele schițe ale lui Le Corbusier; Constanța, cu zona peninsulară, o îmbinare de cele mai diverse stiluri; vilele construite la Eforie Sud în prima jumătate a secolului ne duc cu gîndul la arhitectura stațiunilor montane; stațiunile de la nord de Mangalia ne fascinează prin fantezie, prin integrarea, cu surprin-

zătoare efecte estetice, a complexelor arhitecturale într-un peisaj de o generoasă, insolită frumusețe. Dovadă covîrșitoare că arhitecții, minunații arhitecți ai litoralului românesc, iubesc — ca, dealtfel, toți oamenii de artă — marea.

Orașul „Litoral" este un oraș-parc. Un oraș-grădină. Această dezvoltare nemaipomenită, prin voința omului, a grădinilor euxine parcă țintește, programatic, să compenseze, să repare nedreptatea seculară făcută acestui colț al Dobrogei de lipsa apei potabile, de secetă, de o natură potrivnică. Dar să dăm din nou glas cifrelor: numai în anul 1978 au fost sădite în parcurile și spațiile verzi dintre Năvodari și Mangalia circa 6 000 000 flori, cu nume atît de delicate; salvia, begonia, tagetis, petunia, zimia, dalia, kana, irizina. Cu trei ani în urmă, grădinarii vacanțelor noastre la mare au sădit aproximativ 37 000 de conifere, 123 000 arbuști din cele mai diverse specii, 10 000 de trandafiri. Uriașele sere de la Constanța, Eforie, Mangalia Nord, adevărate uzine ale florilor, au creat la țărmul mării, cîndva uscat și mărăcinos, un paradis al culorilor, al parfumurilor celor mai alese.

Turismul nu reprezintă însă singura activitate economică de pe litoral. Municipiul Constanța este totodată un mare centru industrial. Producția globală industrială a crescut aici, pe meleagurile euxine, vertiginos: de la 9,5 miliarde lei în 1975, la 13 miliarde lei în 1977, ajungînd la sfîrșitul anului 1980 la 20 miliarde de lei. S-au dezvoltat continuu: industria energiei electrice și termice, industria constructoare de mașini (modernele șantiere navale de la Constanța și Mangalia, Întreprinderea mecanică navală Constanța, Întreprinderea mecanică a agriculturii și industriei alimentare Năvodari), industria chimică (Combinatul de îngrășăminte chimice de la Năvodari deține 11,4 la sută din producția anuală a țării), industria materialelor de construcție (cu nouă mari unități). Pe platforma industrială de la Palas se valorifică superior paiele din agricultura județului (Întreprinderea de celuloză și hîrtie fabrică 800 sortimente de hîrtie, iar din 1970, hîrtie înnobilată). O altă unitate reprezentativă este Întreprinderea integrată de lînă; țesăturile realizate aici constituie 6,4 la sută din producția

republicană. Industria alimentară este ramura cea mai puternic dezvoltată în economia litoralului: 33,6 la sută din totalul producției industriale; unități importante: Întreprinderea de industrializare a cărnii, Întreprinderea de industrializare a laptelui, Întreprinderea de morărit și panificație „Dobrogea“, o mare fabrică de ulei comestibil (14 la sută din producția de ulei a țării se realizează în municipiul Constanța), o alta de bere (400 000 de hl anual), o linie de îmbuteliere „Pepsi-Cola“ (10 000 sticle pe oră) etc. De un bun renume se bucură produsele Întreprinderii de prelucrare a lemnului (20 000 garnituri de mobilă convențională pe an) și ale Întreprinderii de mobilă și binale (11 tipuri de mobilă, în 79 de sortimente). În municipiu funcționează în prezent 60 complexe ale cooperației meșteșugărești.

Ce va deveni municipiul Constanța, orașul „Litoral“, peste 50 de ani, 100 de ani? Nu este greu de apreciat. Dacă dezvoltarea localităților litorale va continua în același ritm ca în ultimul deceniu — de pe acum este prevăzută o vertiginoasă creștere urbanistică a zonei Năvodari (prin construcția noului combinat petrochimic și a unui port la Capul Midia), a zonei Mangalia (prin lărgirea și modernizarea considerabilă a portului și crearea unor noi industrii), a zonei Constanța — Agigea (prin construcția unui port la gura canalului Dunărea — Marea Neagră) — granițele dintre ele vor dispare cu totul, iar municipiul Constanța va deveni, în numai cîteva decenii, o metropolă maritimă în rîndul marilor metropole maritime ale lumii.

Ne putem întreba, oare, generațiile care vor urma vor mai păstra obișnuința de a numi „litoral“ doar zona Năvodari — Mangalia? Este de presupus că nu. Deoarece întreg țărmul românesc al Mării Negre — inclusiv zona Chilia-Năvodari — va purta pecetea exploatării turistice (încă de pe acum, în zona Sulinei, se prefigurează organizarea unui turism combinat de deltă și litoral, cu amenajările respective). Și — cine știe? — poate va apare un nou oraș „Litoral“!

Tomis redivivus

„Tomitae quos ego amo“
Publius Ovidius Naso

Cine poposeşte în partea peninsulară a oraşului Constanţa, în dreptul falezei Cazinoului, poate vedea, lîngă silueta impozantă a Catedralei, o mică rezervaţie arheologică, un muzeu în aer liber; este vorba de un colţ dintr-un cartier al fostei cetăţi antice Tomis. Două străzi strîmte, străbătute de canale, străjuite de temeliile de piatră ale caselor tomitane... Sîntem în secolul al III-lea era noastră.

Mai tîrziu, în epoca bizantină (inaugurată de împăratul Constantin cel Mare, 306-337 e.n.), locuitorii Tomisului mai fondează un cartier, pe care-l botează Constantiana, după numele unei surori a marelui împărat. Veacurile trec, unul după altul, şi numele noului cartier se extinde asupra întregului Tomis, cetatea-mamă. Şi astăzi, oraşul, care numără circa 280 000 de locuitori, vorbitori ai unei limbi latine, se numeşte Constanţa. Dar, iată că istoria tinde să se repete. La extremitatea opusă vestigiilor fostului cartier tomitan din sec. III e.n., în extremitatea nordică a Constanţei s-a născut, în ultimul deceniu, un cartier-oraş, cu 40 000 de locuitori; un oraş fără periferie — de la poalele blocurilor cu 10 etaje încep, ruginii, podgoriile... Numele noului cartier? Tomis! S-a gîndit cineva din respect pentru tradiţie să reamintească, punînd numele vestitei cetăţi marelui cartier constănţean, contemporanilor, de trecutul milenar al acestei localităţi? Nu. Tradiţia s-a insinuat treptat, pe nesimţite. Mai întîi, constănţenii i-au zis „Tomis“

bulevardului care, născîndu-se în Piaţa Ovidiu sub soclul statuii poetului, străbate, paralel cu ţărmul, întregul oraş şi se continuă cu şoseaua ce duce la Năvodari, Tulcea şi Bucureşti. Apoi, prin anii '60, de o parte şi de alta a acestei mari artere, dincolo de intersecţia cu Bulevardul V. I. Lenin, pe locul unor foste cazărmi s-au construit două ansambluri de locuinţe, cărora constructorii le-au zis „Tomis I" şi „Tomis II", după numele bulevardului ce le străbătea. Construcţiile au continuat, cu anii, pe partea dreaptă a magistralei cu pricina, pînă aproape de lacul Siutghiol — lacul Tăbăcărie a devenit un lac intern al Constanţei — şi astfel au apărut ansamblurile „Tomis III", „Tomis IV", „Tomis V", „Tomis Nord". S-a născut un nou oraş Tomis! Va căpăta, în viitor, întregul oraş numele de Tomis, după cel al marelui său cartier din nord, aşa cum altădată cetatea Tomis a primit numele cartierului Constantiana?

Cetatea Tomis a fost fondată, în veacul al VII-lea î.e.n., de renumiţii, cutezătorii navigatori ai Miletului, oraş aşezat la gura Meandrului, pe coastele Asiei Mici. Fără însemnătate la început, cetatea se întăreşte cu timpul, ca sub stăpînirea romană să ajungă la mare înflorire şi prosperitate. Cînd poetul Ovidiu trăia amarul exilului pe aceste meleaguri (anul 9—17 e.n.), Tomisul era încă o cetate măruntă, neîncetat hărţuită de năvălirile geţilor războinici, mai ales cînd Istrul îngheţa şi putea fi trecut cu uşurinţă. Autorul „Tristelor" şi „Ponticelor" scria:

„Atuncea dar, cînd Pontul şi Dunărea spumîndă
De iarnă-mbraţişate prind pieliţă de gheaţă
P-a Istrului lucioasă şi mătăsoasă cale,
Călări pe cai sălbatici vrăjmaşii vin încoace,
Vestind a lor sosire săgeţile ce zboară,
Şi rămînînd drept urmă pămîntul despuiat!
Ţăranii fug departe lăsînd cîmpia pradă
Şi barbarul răpeşte puţina-i avuţie;
Tot ce-a putut să strîngă săteanul prin sudoare
Şi carele şi turme şi sărăcia toată!" *

* Trad. de B. P. Hasdeu.

Poetul latin s-a înţeles bine cu tomitanii şi cu geţii localnici, cărora le-a învăţat şi limba şi obiceiurile; cetatea îl scutea chiar de impozite, ţinîndu-l în mare cinste, ca pe un oaspe ilustru. Astfel că, deşi îndura cu greu osînda înstrăinării, Ovidiu putea afirma cu recunoştinţă: „Tomitae quos ego amo" *. Poetul s-a bucurat şi de prietenia regelui odriz Cotys, stăpînitor al ţinuturilor dintre Istru şi Pont, monarh luminat şi poet totodată, care îşi avea reşedinţa în proximitatea Tomisului.

Prin noua organizare a Imperiului roman, sub Diocleţian, ţinuturile de la gurile Dunării formează o provincie separată, numită Scythia Minor. Tomisul devine capitala Pontului Stîng. Măreţia sa atinge culmile. Dar vijelia barbară, după secolul al VII-lea e.n., aproape că îl va rade de pe suprafaţa pămîntului. Ce vor fi simţit, în cugetele lor primare, acei migratori hirsuţi în faţa splendorilor de marmură de la Tomis? Şi, ce a fost mai rău, că nici o seminţie nu a rămas locului, pentru a clădi, pe fostele ruine, o nouă civilizaţie, ca în oraşele occidentale! Zonele deschise din centrul şi de pe litoralul Dobrogei au fost la intersecţia tuturor furtunilor istoriei, teatru secular de luptă, apoi provincie periferică a unui imperiu ce sugrumase comerţul pontic, colonizată, în parte, de o populaţie seminomadă, cu o civilizaţie de lut, hărţuită de războaie.

Cum arăta Constanţa sau Kiustenge — aşa îi spuneau foştii ei stăpîni otomani — la începutul secolului trecut? O putem afla de la numeroşii călători străini, care cu diverse prilejuri au poposit prin aceste locuri. Pentru Hector de Béarn (1828), Constanţa nu era decît un punct de debarcare, iar Camille Allard nu vedea aici, la 1854, decît cîteva case mizere, în jurul unei geamii. Kiustenge era oraş doar cu numele. Un bătrîn constănţean, care prin 1933 împlinea vîrsta de o sută de ani, povestea în ziarul „Dimineaţa": „Oraşul era cuprins în partea care formează peninsula, începînd din dreptul poştei (azi Expoziţia de artă populară n.n.), pînă aproape de port. Oborul era pe locul primăriei. Pe locul

* Tomitanii pe care-i iubesc.

liceului Domniţa Ileana (azi liceul Mihai Eminescu n.n.) se afla „conacul", reşedinţa caimacamului. În vreme de iarnă, lupii veneau pînă în oraş. Constanţa, pe la 1850, avea două străzi. Închipuiţi-vă un drum de pămînt cu gropi şi moviliţe, cu praf şi băltoace, ciulini şi scaieţi pe margini şi chiar prin mijloc şi cîini flămînzi peste tot. Nu existau trotuare, nu exista lumină. Două cafenele murdare, mititele, una lîngă port şi alta mai sus, ţineau loc de bursă de afaceri, mic parlament, loc de întîlnire şi de distracţie al populaţiei. Ciobanii veniţi de peste Dunăre cu oile erau obiect de curiozitate, cu pletele lungi, căciuli imense, opinci, sarice şi cu cojoace lăţoase pe umeri".

Abia după 1858, cînd — datorită unor timide încercări făcute de Imperiul otoman de a se europeniza — o companie engleză începe construcţia liniei ferate Constanţa — Cernavoda şi a unor instalaţii portuare rudimentare, fostul Tomis începe să se înviorească. Medicul francez Louis Ernest, voiajor prin Dobrogea la 1864, scria în revista „L'Illustration": „Kiustenge este un mic port maritim cu oarecare importanţă comercială; englezii i-au dat o fizionomie mercantilă, trăsătură care caracterizează această naţiune. Nu este nimic oriental în acest oraş, afară de o moschee fără eleganţă şi cîteva locuinţe fără stil. Un drum de fier ce leagă Orientul de Occident, aparţinînd unei companii engleze, transportă călătorii din Valahia şi din regiunile Dunării spre Constantinopol." La 1872, oraşul este descris de E. Isambert, membru al Societăţii de geografie din Paris, care constată că „Străzile sînt pline de pietre cu inscripţii, coloane şi sculpturi. Toate casele turceşti, ruinate azi, au fost clădite din bucăţi împrăştiate ale edificiilor vechi. Vezi ici o friză greacă ce serveşte de temelie unui zid roman; mai încolo cărămizi romane servesc de trepte scărilor unei case turceşti...".

În anul 1878, urbea nu depăşea perimetrul peninsulei, întinzîndu-se pînă în dreptul sediului actual al Tribunalului judeţean. Către 1900, marginile Constanţei nu treceau de str. Ştefan cel Mare (azi principala arteră comercială a oraşului), dar magaziile de cereale puteau fi văzute pînă la intersecţia bulevardelor „Tomis" şi „V. I. Lenin", unde se afla uriaşa movilă „Avretük-Tepe"

sau „Ponticum" (nivelată după primul război mondial, iar pămîntul dislocat, transportat în parcul de la Mamaia). Între periferie şi satul Anadolchioi — din 1928, cartier al oraşului — se întindea o cîmpie părăginită. Perimetrul ocupat, în zilele noastre, de Teatrul dramatic, sala sporturilor şi parcul dintre aceste edificii, găzduia grădina „Beledia"; aici se organizau serbări cîmpeneşti, spectacole de teatru şi de cinematograf, reprezentaţii de circ etc.

Faleza portului era o rîpă plină de bălării şi resturi menajere — azi, splendid loc de promenadă — iar pe locul unde se găseşte stadionul „1 Mai", construcţie în piatră artistic dăltuită, ce ne aminteşte de amfiteatrele antichităţii, fumega — pînă prin 1948 — rampa de gunoaie a oraşului.

Constănţenii vîrstnici îşi mai amintesc, fireşte, de starea jalnică a malului din faţa plajelor „Modern" şi „Trei papuci", surpat de apele subterane. Străzi întregi s-au prăvălit în mare; numeroase clădiri — cu unul sau două nivele — rămîneau atîrnate, într-un echilibru incredibil, la înălţimi de treizeci de metri — spectacol terifiant al indolenţei şi sărăciei. Decenii de-a rîndul, cetăţenii au putut vedea, uimiţi, îngroziţi şi neputincioşi, cum, sub ochii lor, trupul frumosului oraş este înghiţit, bucată cu bucată, de apele mării. S-au realizat proiecte — în 1903 a întocmit un proiect chiar Anghel Saligny — s-au caligrafiat devize, dar nu se întreprinde nimic serios, deoarece administraţia se schimbă odată cu guvernele, iar problema prăbuşirii malurilor se pierde în caruselul politicianismului. Prin 1913 este întocmit şi aprobat un nou proiect — cel al inginerului Petre Zahariade — iarăşi devize, iarăşi cheltuieli, dar malurile continuau să se prăbuşească. Un ziar constănţean scria: „Asistăm de mai bine de 30 de ani la un spectacol care ar fi interesant dacă n-ar rupe zi cu zi porţiuni întregi din partea cea mai frumoasă a oraşului. S-au înghiţit astfel, chiar sub ochii generaţiunei noastre, mii de metri pătraţi, străzi întregi, locuinţe pînă în anii din urmă." Abia în anii '50, prin lucrări hidrotehnice de mare amploare, a fost consolidat malul din partea estică a Constanţei. Cu acest prilej s-au construit şi trei scări de beton, cu circuit dublu, pentru accesul la plaje (pînă

atunci, cu excepţia plajei „Modern", la care se cobora pe scări de lemn, la malul mării se ajungea pe trepte improvizate, tăiate în argilă, greu şi chiar periculos de practicat).

Portul de agrement „Tomis" instalat în „Golful pescarilor", unde, cîndva, se afla plaja „Duduia", a fost amenajat în anii din urmă; multă vreme acest loc atît de fermecător al Constanţei, cu o autentică tentă mediteraneană, a oferit priveliştea dezolantă a unui ţărm pustiu, frecventat doar de pescari şi de cele cîteva bărci ale cherhanalei de aici, datorită poluării intense pricinuite de apele menajere ale marilor edificii din apropiere.

Recensămîntul din 1879 a înregistrat, la Constanţa, 4 530 de locuitori, găzduiţi de 569 de case — majoritatea cocioabe — dispuse pe 49 de străzi. Iluminatul se făcea cu 49 de lămpi cu petrol. Serviciile de salubritate şi incendiu se reduceau la trei căruţe cu trei cai. 11 sergenţi făceau pază de noapte, dar... nici unul ziua (!).

Este interesantă evoluţia iluminatului public în primii ani de viaţă modernă a fostului Tomis. În 1890, numărul felinarelor ajunseseră la 70, iar în 1896, la 359. Iluminatul era concesionat de primărie unor întreprinzători particulari. Cu contract, fireşte. Un articol dintr-un asemenea contract (1888) glăsuia: „Antreprenorul este obligat a aprinde în fiecare seară fanarele care vor arde de la apusul soarelui şi pînă dimineaţa, cînd însă va fi lună şi lumină, antreprenorul nu este obligat a aprinde; dacă însă se va întuneca le va aprinde imediat pentru ca oraşul să nu rămînă neluminat". Deşi o ofertă pentru „eclerajul electric" al oraşului a fost făcută încă din 1894, primele lămpi electrice s-au instalat în 1896 (12 bucăţi), pe bulevardul Elisabeta (faleza Cazinoului) şi în Piaţa Independenţei. Numărul lor va creşte la 20, apoi la 40 (în 1898). Prima „uzină" electrică a urbei a fost închiriată de la casa E. Behles şi se compunea dintr-o locomobilă cu aburi de 60 cai putere şi un dinam, marca Siemens, de 32 Kw. Uzina era condusă de un maşinist (Rosenberg). În 1901, comuna se hotărăşte să cumpere instalaţiile casei E. Behles, deoarece întreprinderea se dovedea rentabilă — tot mai mulţi particulari solicită abonamente la iluminatul electric

(38 de abonaţi în 1902!). Peste doi ani, partea peninsulară a Constanţei va fi iluminată electric, iar restul cu lămpi care ardeau cu ulei mineral dens ori lămpi cu gaz Washington (grădina Beledia), care au dat însă rezultate foarte slabe. Mai tîrziu, s-au introdus felinarele sistem „Croizot" (270 bucăţi, în 1915). Felinarele erau construite din metal şi instalate pe stîlpi de lemn ori de tuci. Funcţionarea unui felinar costa comuna 62 lei anual, în timp ce leafa unui lampagiu era de 60 lei lunar. Leafa mică (şi încă neplătită la timp!), viaţa scumpă, cauze care fac ca lampagiii constăţeni să intre în grevă. Ziarul „Adevărul" scria: „Ni se telegrafiază din Constanţa că de 2 zile oraşul e în întuneric, din cauză că lampagiii s-au pus în grevă. Această grevă a fost provocată că primăria locală nu a plătit lefurile lampagiilor şi aceştia n-au voit să-şi facă serviciul".

Dar locuitorii? Cine erau locuitorii urbei constănţene de la sfîrşitul veacului trecut? Potrivit unei statistici din 1894, oraşul număra, în acel an, 10 419 locuitori; dintre aceştia — fapt semnificativ pentru starea culturală a urbei — jumătate erau analfabeţi. Profesii: 87 medici, farmacişti, profesori, jurişti etc., 55 debitanţi de băuturi spirtoase, 70 fierari, 25 bărbieri, 6 potcovari, 15 croitori şi 704 „comersanţi" (48 hangii, 70 cîrciumari, 35 băcani, 20 lipscani, 8 brutari, 9 măcelari, 22 zarzavagii, 5 morari etc.).

Una dintre cele mai dificile probleme edilitare ale oraşului Constanţa a fost alimentarea cu apă potabilă. Prin 1880, apa se aducea cu cisternele tocmai de la Basarabi (Murfatlar) şi apoi era distribuită în oraş cu sacalele. Grea şi prost plătită era meseria de sacagiu. Pe deasupra, în 1894, primăria îi obligă pe sacagii să-şi mărească volumul sacalelor de la 130 litri la 150-225 litri, lucru imposibil pentru cei mai mulţi. Am în faţă un document îngălbenit de vreme, datat 1905. Ce conţine? Plîngerea, semnată cu „x" de 38 sacagii — toţi analfabeţi —, prin care aceştia denunţă abuzurile proprietarilor de puţuri şi cer primăriei să fie sprijiniţi, stabilind preţul apei, aşa cum se proceda pentru produsele alimentare. În oraş existau la acea dată şapte fîntîni. Proprietarii acestora au organizat un „cartel" şi au fixat preţul: 15 bani o saca de 140 de litri. Unii proprietari

cereau şi 20 bani. Preţul era mare, deoarece sacagiii vindeau apa cu 30 de bani sacaua (în locurile greu accesibile, cu 35-40 de bani) şi nu puteau căra mai mult de 15-16 sacale pe zi, ceea ce însemna un cîştig de 1,30 lei (impozitul era şi el de 22 lei anual). Dar iată, „cartelul" este spart de un proprietar mai cu suflet, care începe să vîndă sacaua cu 10 bani. Pentru a-l distruge, ceilalţi deţinători de fîntîni scad preţul apei la 5 bani sacaua, dar sacagiii sînt solidari şi cumpără tot cu 10 bani. După doi ani, contractul cu acest proprietar expiră, iar cartelul reînvie cu şi mai mare furie, fixînd din nou preţul la 15 bani şi, mai mult, îi obligă pe sacagii să ia apă numai de la ei (unii, care aveau cai zdraveni, mai făceau 2-3 drumuri zilnic la Anadolchioi, unde apa era gratuită).

Serviciul pompierilor era asigurat, în 1896, de 15 oameni şi dispunea de 26 cai, 4 pompe şi 13 sacale; stropitul străzilor, care erau acoperite cu macadam, se făcea cu apă de mare, pompată de o maşină cu aburi...

Spitalul comunal a funcţionat, la început, într-o casă închiriată, fără nici o înzestrare tehnică, cu numai şapte paturi, apoi într-un local propriu, construit în 1893, cu 24 de paturi (asistenţa medicală este asigurată, azi, în municipiul Constanţa prin: 3 spitale, cu 2430 paturi, 2 spitale de specialitate cu 650 de paturi, 2 sanatorii T.B.C., 3 sanatorii balneare cu 5 137 paturi, 6 policlinici, 28 circumscripţii sanitare, 24 dispensare de întreprindere, deservite de circa 500 medici şi aproape 3 000 cadre medico-sanitare).

De asistenţa sanitară la Constanţa este legat numele „doctorului" Bolton, unul dintre cele mai pitoreşti personaje ale oraşului. Adus în portul dobrogean, la 1865, de nava engleză „Cokatrice", irlandezul Irvin Bolton, de meserie sanitar subchirurg, a ajuns, fără studii universitare, medicul cel mai popular din Constanţa. Desigur, Bolton avea o serioasă experienţă sanitară, citea reviste de specialitate. Totuşi era lucru de mare mirare — mărturisea un medic contemporan cu el — cum de putea acorda asistenţă ginecologică — şi nu fără succes —, doar nu învăţase irlandezul acest lucru pe „Cokatrice"! Scriitorul Ion Marin Sadoveanu îşi amintea, peste ani, de acest ciudat slujitor al lui Esculap: „De cum venea

vara, grea, apăsătoare a Constanței, doctorul Bolton arbora o pălărie colonială și îl întîlneai pretutindeni, la răscruci de drumuri, prin oraş. Accidentele omenești nu erau excluse. Și atunci, ca din întîmplare, răsărea doctorul Bolton, pierdut în cine știe ce plimbare singuratică prin partea locului. Avea totdeauna la el o mică farmacie de buzunar, în care medicamentele dormeau în fiole lungi, colorate cu nume care sunau atît de bizar pe etichete, într-o împreunare ciudată de formă englezească a numelor latinești (...). Avea doi ochi blînzi și albaştri şi mustăţi stufoase şi albe, colorate deasupra buzei de galbenul nicotinei. Fuma în permanență. În casa lui, care nu mai există acum, și care se afla pe bulevard, cam în faţa farului vechi, am întîlnit cea mai bogată colecţie de lulele din cîte am văzut. Vechii constănţeni îşi mai amintesc de doctorul Bolton ducîndu-se din casă în casă, la vizitele lui medicale, în costum colonial, călare pe un măgăruș..."

După primul război mondial, orașul Constanța s-a dezvoltat simțitor (în 1924 înregistra 63 000 de locuitori). Dintre serviciile publice — ce cu greu mai puteau face față cerințelor — cel sanitar era printre cele mai solicitate. Cu toate că existau în oraş mulţi medici particulari, de grija sănătăţii publice trebuia să răspundă tot administrația. Aceasta punea la dispoziția cetățenilor un serviciu sanitar destul de precar, compus dintr-un medic-șef, doi medici de circumscripţie, trei agenţi sanitari, două moașe, un agent dezinfector și un secretar. Sediul serviciului se afla găzduit într-un mic pavilion de lemn din grădina „Beledia", cu desăvîrşire improprie unei asemenea destinaţii. Bolnavii erau transportaţi cu o trăsură, a cărei formă asemănătoare cu a unui car funebru nu părea tocmai ispititoare. Oraşul mai poseda: două etuve mobile cu vapori sub presiune, un „Hotton" pentru formolizare, două „Wermorele" etc. Tracţiunea etuvelor se făcea cu ... boi, împrumutaţi de la serviciul de salubritate.

Exista, la Constanța, și un serviciu veterinar. În 1924, acest serviciu raporta între altele: „Turbarea a fost constatată la 21 cîini, un cal, o pisică și un junc, care au fost uciși imediat. Această maladie este datorită mulţimei de cîini vagabonzi în oraș. Accidentele

produse de muşcături au fost: 75 de oameni şi 7 animale, fapt ce ne-a determinat de a lua măsurile cele mai severe pentru exterminarea cîinilor vagabonzi. Rezultatul acestei campanii a fost că s-au ucis 2 290 cîini vagabonzi...". Un adevărat măcel!

Cum am văzut, trecutul Constanţei, fostul Tomis, renumita cetate antică, nu impresionează decît prin pitorescul începuturilor revenirii la viaţă, la civilizaţie, după un somn multisecular, convulsionat doar de războaie şi distrugeri, provocate la început de barbari, apoi de împăraţi cu palate şi curţi strălucitoare... Trecutul Constanţei este pitoresc, în măsura în care mizeria se poate converti în pitoresc. Constanţa şi-a lepădat greu zdrenţele mizeriei. Mizeriei şi sărăciei pe care doar prezenţa mării le mai ierta, parcă pentru a confirma spusele lui Sthendal: „La proximité de la mer detruit la petitesse" *. Constanţa a renăscut, pentru a străluci din nou, ca o perlă, la Pontus Euxinus, cu strălucirea pe care i-au conferit-o socialismul şi constructorii săi harnici, urmaşii luptătorilor de pe metopele monumentului Tropaeum Traiani.

* „Vecinătatea mării distruge meschinăria".

Cu trenul la „Vii"

Deşi pare paradoxal, oraşul Constanţa, care se bucură de privilegiul de a se desfăşura pe cîţiva kilometri de ţărm maritim, de la farul nou şi pînă la Pescărie — Mamaia, nu are decît o singură plajă amenajată : plaja „Modern", aflată între biserica elenă şi bulevardul Republicii. De aici, spre nord, un ţărm abrupt, cu înălţimi în descreştere şi cu o plajă îngustă, frecventată, pentru băi, de localnicii din apropiere, în cîteva puncte : „Trei papuci", „Tataia", „Ioan Raţiu", „Săgeata" şi altele. În partea de sud-vest a oraşului, spre farul nou, se întind, nesfîrşite, ca o pădure de macarale, portul şi instalaţiile sale.

Fie din pricina friabilităţii malului nord-estic, fie — mai ales — din lipsa unui plan de sistematizare, începînd din dreptul străzii „Dacia", oraşul este aşezat cu spatele la mare, anonim şi bizar, în contrast vizibil cu fermecătoarea zonă dintre fostul hotel „Carol" şi biserica grecească (partea aceasta de ţărm, mai solidă, a fost, dealtfel, consolidată de-a lungul anilor prin lucrări succesive, s-au ridicat blocuri cu temelii trainice, cu ferestre şi balcoane privind spre mare, s-a construit un dig — prin anii' 30 — pentru formarea plajei „Modern", iar, în anii din urmă — cum am văzut în capitolul precedent — s-au făcut serioase intervenţii hidrotehnice pentru fixarea malurilor, pînă în dreptul restaurantului „Zorile").

Cînd oraşul nu cunoştea încă dezvoltarea actuală, cei mai mulţi constănţeni se mulţumeau să meargă, pentru băi, la „Modern", „Trei papuci" ori „Tataia". Cu timpul însă, din cauza depărtării noilor cartiere sau din pricina atracţiei tot mai puternice a efervescenţei turistice de la Mamaia şi a facilităţii transportului pînă acolo prin instalarea unor linii de troleibuze, localnicii — unii cu domiciliul chiar lîngă malul mării (!) — frecventează tot mai mult această staţiune, contribuind la congestionarea ei excesivă. Dar, iată, pe planşele arhitecţilor constănţeni a apărut un proiect uluitor, generos, menit „să întoarcă oraşul cu faţa spre mare" — cum declara, într-un interviu, arh. Gh. Dumitraşcu, directorul Institutului judeţean de proiectări, solicitat de ziarul „Litoral" — un proiect care mi-a prilejuit o covîrşitoare satisfacţie: amenajarea întregii faleze de nord-est — această cenuşăreasă a fostului Tomis —, într-o concepţie unitară, plină de fantezie, care ne aminteşte de fericitele rezolvări arhitecturale de la „Olimp" şi „Aurora", cu blocuri albe, elegante, ale căror ferestre şi balcoane se vor deschide spre mare, ansambluri de locuinţe, parcuri, hoteluri turistice şi plaje aurii... Constanţa va redeveni staţiune balneară. Zic „va redeveni", pentru că — puţini mai ştiu acest lucru — Constanţa a fost prima staţiune balneară de pe litoralul românesc al Mării Negre.

Plăjile euxine trebuie să fi fost frecventate încă din antichitate, de vreme ce romanii, mai cu seamă aristocraţia, foloseau din plin însuşirile tămăduitoare ale centrelor balneare din Europa, Asia şi Africa, foarte numeroase pe atunci (cel mai căutat loc de băi în lumea romană era Baies, pe ţărmul Mării Tireniene, azi o localitate fără importanţă; pe teritoriul ţării noastre, Herculanum, cu termele sale, era foarte solicitat de demnitarii locali). Guvernatorul Moesiei Inferioare, Caius Prastina Messalinus, a înălţat la Tomis, geniului locului, un altar de marmură, ca băile să-i aducă sănătate.

Sub stăpînirea otomană, băile de mare se făceau pe plaja de la biserica elenă, sub cerul liber sau în barăci improvizate, în cartierul englezesc (aflat în proximitatea portului) ori pe ţărmul de sud-est. Englezii, care îşi ri-

dicaseră aici vreo 400 de case de piatră, solide, vor fi folosit, nu încape îndoială, proprietăţile curative ale soarelui şi apelor litorale. Prin 1864, găsim la Kiustenge, pentru băi, dar şi pentru a aduna monede antice, români din Bucureşti şi din Galaţi. Două hoteluri, fără confort, stăteau la dispoziţia „turiştilor" epocii: „Danubius" (devenit „Metropol") şi „Bizanţ".

După 1878 se fac, la Constanţa, primele amenajări balneare, în sensul modern al noţiunii, lîngă digul genovez, cam în dreptul gării maritime de azi. Mai tîrziu, în 1882, plaja a fost mutată lîngă hotelul „Carol", abia construit. Aici, potrivit relatărilor unui ziar local, „valurile mării fiind dese şi curentele frequente fac ca apa mării să fie în tot timpul anului împrospătată, pe cînd în locul unde era anul trecut, pe limanul de lîngă digul genovez, era mai mult stagnantă". Instalaţiile „care — cum apreciază acelaşi ziar — astfel cum sînt ele dispuse, concură cu orice alte băi de mare din Europa", au costat 7 071 lei. Cum erau construite aceste „băi"? Două barăci de scînduri, ridicate, pe şine de fier fixate pe fundul mării, la 1,20 m deasupra apelor; în mijlocul fiecărei barăci se afla un bazin, acoperit, cu două scări de lemn ce coborau în apă, iar împrejurul micului bazin stăteau orînduite cabinele (21 cabine în pavilionul bărbaţilor, 10 cabine în pavilionul femeilor). O scară exterioară, tot de lemn, asigura accesul în mare, iar de sus, de pe mal, se ajungea pe o scară pietruită. Pentru ca „baigneurii" şi „baigneusele" să fie feriţi de capriciile mării — pe atunci nu exista serviciul „Salvamar" — barăcile erau înconjurate cu frînghii legate de stîlpi de stejar înfipţi pe fundul apei. „Băile" erau concesionate unui antreprenor, care avea obligaţia ca „în cabinele pentru dame să existe o oglindă şi un pieptăn". Costul unei băi pentru o persoană era fixat la 50 de bani „cu rufe" şi la 30 de bani „fără rufe". Copiii se bucurau de scutiri: 25 de bani cu rufe şi 5 bani fără rufe.

Băile „de nivel european" de lîngă hotelul „Carol" deveniseră, cu vremea, neîncăpătoare. Tot mai mult „plaisir-iştii", cum erau numiţi, în epocă, cei veniţi pe litoral pentru distracţii, asaltează Kiustenge. Gara, altădată un loc pustiu, devenise o forfotă. Cele 12 birji

abia puteau face față cererilor. Viața, la Constanța, era scumpă, posibilitățile de cazare precare, însă plaisir-iștii nu se dădeau bătuți. Ziarul „Farul Constanței" scria: „Deși toată lumea se teme de scumpetea vieții și de greutățile de a găsi camere la Constanța, totuși un public numeros și distins a vizitat orașul nostru, și fiecare vapor ce sosește la Cernavoda debarcă noi oaspeţi". Publicaţia constănţeană inserează în coloanele sale și listele cu vizitatorii litoralului, toți, de bunăseamă, oameni cu dare de mînă (între 1—14 iulie 1882 au sosit la Constanța 124 de persoane, iar între 14 și 25 iulie, 56 persoane). O statistică întocmită într-o perioadă a sezonului estival, peste cîțiva ani, de poliția urbei, este semnificativă pentru a ne face o idee asupra structurii sociale a vilegiaturiștilor epocii. Astfel, între 25—31 iulie 1890 au vizitat orașul de pe malul mării 119 persoane, dintre care: 57 comercianți, proprietari, moșieri; 36 înalţi funcţionari, ofiţeri, ingineri, medici; 25 comisionari, voiajori sau „fără ocupație", un singur lucrător și... nici un ţăran. Se amenajează, deci, alte instalații de băi, de astă dată în partea de sud-vest a orașului, la „Vii" (în dreptul abatorului de azi), unde, pe terase, erau cîteva hectare de vie, instalații asemănătoare celor descrise înainte, numai că, aici, contractul prevedea două puncte noi: „7). Antreprenorul va avea un orologiu, la fiecare local de baie, expus astfel ca să se poată vedea de scăldători" și „9). Antreprenorul nu va permite de a se scălda decît în costum sau cel puțin cu pantaloni". La „Vii" se amenajează un frumos parc, se deschide o grădină restaurant. Aici se ajungea cu un tren „pui", care făcea și cîteva halte („Ovidiu", „Tomis", „Thetis", „Gară"). Cunoscutul actor Ionel Băjescu-Oardă, care a copilărit în acea vreme la Constanța, scria peste ani despre pitorescul mijloc de transport spre „Vii": „Trenul acela se oprea oriunde, în cazul cînd cineva întîrziase și dorea să-l ia din drum; i se făcea doar un semn cu mîna, mecanicul frîna locomotiva miniaturală, că omul doar de aceea îi spunea tren de plăcere". Un redactor al revistei „Familia" nota și el, în 1898, despre băile de la „Vii": „Turiștii găsesc multă plăcere în a face, de două ori pe zi, o plimbare cu trenul la „Vii", unde sînt băile. O baie, cu spesele

drumului, nu costă mai mult de 1 leu şi 10 bani — bacşişul". Despre drumul spre „Vii" a scris şi Barbu Delavrancea: „Azi dimineaţa am fost la băi, la *plage* sau cum zic românii dobrogeni la *hatia* mărei. Mai întîi mergi cu trenul pe *linia — embranchement Constanţa Băi.* Te sui pentru a face acest formidabil voiagiu de 10 minute, te sui în vagon la halta *Ovidiu* dacă te afli cu şederea, adică cu domiciliul pe marginea mărei, pe bulevardul *Elisabeta Doamna*; dacă stai în centrul oraşului, atunci haltele *Tomis* şi *Tetis* te invită cu al lor parfum antic (scîndurile de pe podeţele de suit în vagon sînt noi) să pofteşti în tren pe la dînsele. Mai e halta *gărei* (gara lîngă *Ovidiu* şi *Tomis* face un contrast nervozamente modern) ş-apoi băile". Primăria făcea reclamă staţiunii balneare constănţene, deoarece sezonul estival îi aducea serioase venituri. „Publicaţiunea" comunală nr. 4351 din 3 iulie 1899 glăsuia: „Se aduce la cunoştinţa generală că a început sezonul băilor de mare la Constanţa. În vederea acestui sezon s-au reparat stabilimentele de băi, punîndu-se în condiţiuni de funcţionare cu totul satisfăcătoare. Plaja Mărei se întreţine în cea mai mare curăţenie, înfiinţîndu-se un serviciu permanent de curăţirea erburilor aruncate de valuri pe mal".

După 1878, cîteva hoteluri cu denumiri pretenţioase („Hôtel de France", „Hôtel d'Angleterre" sau „Gambeta") îşi ofereau serviciile turiştilor abia sosiţi la Constanţa, după o călătorie de două zile cu trenul şi cu vaporul. Aceste hoteluri — cu rare excepţii — erau insalubre, lipsite de confort (hotelul „Carol", de pe faleza Cazinoului, va fi dat în exploatare abia în anul 1882), iar serviciile oferite nu se ridicau la înălţimea reclamei. Preţul unei „odăi" închiriate, cu 1 pînă la 3 paturi, varia între 4 şi 12 lei (sume aparent modeste, dar să nu uităm că la acea vreme puţini slujbaşi aveau lefuri care să depăşească 100 lei lunar). Peste zece ani vor mai funcţiona la Constanţa, în afară de hotelurile amintite, hotelurile: „Orient", „Central", „Danube", „Princiar", „Naţional", „Transilvania", „Panaitopol", „Victoria", „Grand", „Bulevard" şi multe altele.

Preţurile alimentelor, deşi piperate, nu constituiau o piedică de netrecut, mai cu seamă pentru „plaisir-işti",

dacă luăm în consideraţie o listă de „vite şi alte articole consumate în cursul sezonului în luna iulie espirat", publicată de primăria Constanţei în august 1880: „43 boi şi vaci, 4 viţei, 85 berbeci şi oi, 750 miei şi iezi, 30 ţapi şi capre, 17 000 kg pîine, 400 kg peşte, 4 700 kg zahăr, 100 hl vin, 700 hl bere şi 500 hl rachiu". Localnicii săraci preferau însă delicatesele indigene: aterina cu roşii, guvizii prăjiţi sau garizii fierţi, produse ale mării, pe care pescarii din „Golful Delfinilor" le vindeau pentru cîţiva gologani în berării şi bodegi.

Peste ani, cu toate că se înfiinţase plaja „Mamaia", renumită pentru nisipul ei fin, constănţenii, cei mai mulţi, cu osebire cei săraci, vor frecventa alte plaje amenajate în coasta nord-estică a oraşului. Renumită la vremea ei a fost plaja „Duduia", aflată în golful „Marc Aureliu", în dreptul fostei vile „Ghica" cu coborîrea prin str. Sulmona. O mică baracă improvizată închiria, la Duduia, cu 5 lei, costume de baie. Pentru plajă nu se percepea nici o taxă. Poluarea golfului de către apele menajere ale marilor blocuri din apropiere a făcut însă, după cîţiva ani, impracticabilă această plajă cu un nume atît de pitoresc. Alte locuri vor fi preferate de constănţeni pentru băi: „Tataia", apoi „Modern".

În primii ani ai secolului nostru, turismul din fostul Tomis se va îmbogăţi cu un hotel de mare clasă: este vorba de hotelul „Palace" (în funcţie şi azi, după modernizări recente), construit alături de fostul hotel „Carol", dar cu o frumoasă deschidere spre „Golful pescarilor". O reclamă din 1916 trecea în revistă dotările de la „Palace": „250 camere sau apartamente. Lumină electrică. Apă caldă şi rece în fiecare cameră. Săli de baie la fiecare etaj. Ascensoare pentru persoane şi bagaje. Holl-uri. Sală de corespondenţă. Sală de fumat. Fabrică de gheaţă. Serviciu de omnibuze-automobile. Celebru restaurant cu bucătărie româno-franceză". Cu asemenea dotări — azi fireşti — puţine hoteluri de pe litoral — şi nu numai de aici — se puteau făli în epocă.

De fapt, Constanţa a încetat de a mai fi o localitate balneară odată cu înfiinţarea staţiunii „Mamaia" şi cu dezvoltarea staţiunilor sudice. Oraşul a crescut ver-

tiginos, dar în alte direcţii : a devenit cel mai important port al ţării, metropola Dobrogei, inima litoralului. Turistic, Constanţa prezintă importanţă mai cu seamă prin pitoreasca sa aşezare, prin edificiile şi monumentele sale, prin mulţimea şi varietatea muzeelor, prin obiectivele istorice şi arheologice şi, desigur, prin neobişnuita activitate cultural-artistică estivală ce se desfăşoară aici. Sînt însă temeiuri să credem că, în viitor, prin amenajările ce se vor aduce falezei de nord-est, prin construirea unor hoteluri de înalt confort, Constanţa va redeveni, va trebui să redevină o staţiune balneară. Poate cea mai frumoasă de pe întreg litoralul.

Mamaia şi... Tataia

„Brazilienii au motive să se simtă mîndri că există o nouă Copacabana".

Miguel Angel Asturias

În vocabularul internaţional al vacanţelor estivale, Mamaia a devenit tot atît de familiară ca faimoasele staţiuni cu vechi tradiţii Palm Beach, Miami, Santa Barbara, Deauville, Cannes, Nice ... Mamaia este staţiunea-amiral a litoralului românesc, cu peste 50 de hoteluri — 25 000 de locuri şi cazare computerizată, cu o plajă lungă de 8 km şi lată de 100—200 m cu nisipul cel mai fin, pe care se pot bronza simultan 100 000 de turişti....

La Mamaia, soarele străluceşte 12 ore, necontenit, zilnic. Aşezată pe o limbă îngustă de nisip între lacul Siutghiol şi mare, Mamaia, văzută de departe, pare un oraş lacustru, o grădină imensă din care ţîşnesc, zvelte şi albe, sclipind în soare, siluetele hotelurilor, o grădină aflată în mijlocul apelor. Miguel Angel Asturias, cunoscutul scriitor guatemalez (Premiul Nobel, 1967) spunea cîndva: „Aici — pe litoral n.n. — nu se strigă „marea, marea", cum strigau soldaţii lui Xenophantes, ci „Mamaia! Mamaia!", cînd, îndreptîndu-te de la aeroport spre Constanţa (...) se iveşte ceva ce pare o nălucire de oglinzi albastre: un oraş alb ridicat pe ţărmul Mării Negre. Alb, alb, alb... Brazilienii au motive să se simtă mîndri că există o nouă Copacabana!".

Plaja de la Mamaia formează un golf larg, între capul Midia şi peninsula Constanţei. Dacă, într-o dimineaţă de la sfîrşitul lui iulie, te urci pe unul din blocurile digului de la pescărie (aflată chiar la intrarea în

stațiune), în fața ochilor ți se desfășoară un spectacol uluitor, unic, ca într-un film panoramic: un furnicar de oameni bronzați, zeci de mii, un cîmp cu „trestii gînditoare", nesfîrșit, înflorat de explozia de culori a umbrelelor, saltelelor pneumatice, corturilor, halatelor, un cîmp policrom înghițit, spre Năvodari, de pîcla albastru-violetă a orizontului. Un furnicar multicolor, străjuit de o parte de impozantele hoteluri răsărite din nisip și verdeață, pe de alta de marea necuprinsă, bronzată și ea, lîngă țărm, de trupurile celor ce se scaldă, presărată ici, colo, de bărcile albe ale Salvamarului ca niște lebede uriașe. Un popor în slip, chemat la malul mării ca pentru a săvîrși regulile unui ritual... Ritualul sănătății.

Pe lacul Siutghiol, altă forfotă: se practică, intens, yachtingul, schiul nautic, se fac plimbări de agrement cu vapoare, bărci și hidrobiciclete. Iar printre tufișuri, în locurile mai liniștite, sînt aciuați, zeci, sute de pescari amatori, atenți, răbdători și, mai ales, plini de speranțe...

Între Mamaia și cartierul Tomis, între două păduri de buildinguri, se află un sat: satul de vacanță „Constanța", rod al fanteziei turistice, muzeu de arhitectură populară și loc de agrement totodată. Un sat cu 25 de case, reprezentînd tot atîtea județe ale țării, botezate cu nume ca „Ana Lugojana", „Covasna", „Feciorii Vrancei", „Argeșana", „Dobrogeana" etc. Prin mijloc, șerpuiește, pitoresc, apa unui canal cu poduri arcuite. Dintr-o mică gară se poate lua „trenulețul vacanței", care înconjură lacul „Tăbăcărie"...

Ce era Mamaia acum un secol? Un perisip pustiu cu dune care atingeau uneori înălțimi de 5—7 metri, la capătul căruia se afla satul cu același nume și o moară de apă. Satul — așezare de pescari — există și azi, iar moara a funcționat pînă tîrziu, în secolul nostru.

Cum am văzut, vilegiaturiștii făceau plajă, în primii ani de după 1878, la „băile" Constanței, cele mai solicitate fiind cele de la „Vii". Orașul însă se dezvoltă, portul are nevoie de noi amenajări, de noi instalații, care, construite, au poluat apa, au schimbat curenții marini ai băilor de la „Vii", acestea devenind inpracti-

cabile. Dar, iată, s-a ivit un edil curajos, cu imaginaţie şi, înainte de toate, un bun patriot: Ion Bănescu. Primar al Constanţei între anii 1905—1907 (perioadă scurtă, dar rodnică în înfăptuiri), Bănescu hotărăşte înfiinţarea staţiunii Mamaia (tot lui i se datorează o serie de iniţiative ca: generalizarea iluminării oraşului, pavarea unor străzi principale, aprovizionarea cu apă potabilă, construcţia Cazinoului). Într-o vreme cînd ambiţiile politice aveau prioritate în faţa intereselor publice, iniţiativa lui Ion Bănescu apare deosebit de curajoasă, în primul rînd pentru că punerea ei în aplicare presupunea investiţii serioase şi în al doilea rînd pentru că o asemenea acţiune de amploare stîrnea, pur şi simplu, invidia adversarilor politici. Dar fostul revizor şcolar (vreme de două decenii Bănescu a lucrat la organizarea şcolii dobrogene) era nu numai un vizionar, ci şi un om energic. Astfel că primăria contractează cu Ministerul lucrărilor publice — Divizia I Poduri, şosele şi căi ferate — construirea unor pavilioane la Mamaia, contract onorat la 1 iunie 1906. Pentru accesul la noua plajă s-a construit o linie ferată. Barăcile de la „Vii“ au fost, tot în acel an, demolate.

Cum arătau noile amenajări balneare de la Mamaia? Două pavilioane lungi, din lemn, lucrate după un desen delicat, în stilul epocii, terminate cu un foişor elegant şi avînd, între ele, un edificiu înalt, tot de lemn. Fiecare pavilion adăpostea cîte 56 de cabine (un pavilion pentru bărbaţi şi unul pentru femei). Staţiunea era înzestrată, de asemenea, cu 45 de gherete pe rotile (deci mobile) pentru bărbaţi şi 35 pentru doamne. Exista şi o baracă pentru spălătorie.

În comparaţie cu Mamaia zilelor noastre, instalaţiile de atunci par ridicole. Totuşi, în epocă, ele constituiau o realizare deosebită, de vreme ce o gazetă ca „La Roumanie“ putea afirma: „Constanţa dispune azi de o plajă care o va pune în rîndul marilor staţiuni balneare din Orient“.

Pentru asigurarea serviciilor balneare, băile de la Mamaia aveau la dispoziţie un personal compus din: 1 director, 1 magaziner, 2 oameni de serviciu, 2 casieri pentru bilete, 1 controlor bărbat, 1 controlor fe-

meie (fiecare pavilion cu controlorul său), 5 băieşi, 5 băieşiţe şi 2 spălătorese.

Paza se făcea de un guard călare şi 6 jandarmi rurali comandaţi de un sergent (iarna, paza staţiunii era asigurată de doi sergenţi).

Şi băile de la Mamaia, ca şi cele din oraş, erau arendate prin licitaţie. Primul antreprenor de la Mamaia, o femeie (Ecaterina D. Nicolaescu), ia în primire staţiunea la 15 iunie 1906. Un medic (dr. Sarafidi) asigura asistenţa balneologică.

Accesul la noile băi a început la 20 iunie, dar inaugurarea oficială s-a făcut la 22 august, la ora 7 seara (! ?). Două trenuri, unul cu persoanele oficiale, altul cu poporul, au străbătut drumul pînă la Mamaia într-o oră şi jumătate! Încetineala trenului a pricinuit mare bucurie opoziţiei, care, „indignată", protesta într-un ziar local: „Pasagerii se dau jos din vagoane, îşi mai dezmorţesc picioarele, umblînd alăturea, ca pe lîngă carul cu boi ori îşi satisfac unele necesităţi, apoi grăbesc pasul şi prind din urmă trenul care de abia se mişcă şi gîfîie, ca un pîntecos ameninţat de dambla". Satisfacţia opoziţiei va fi însă otrăvită de marele succes de care s-a bucurat lucrarea lui Ion Bănescu: de la 20 iunie la 1 septembrie 1906, Mamaia a fost vizitată de 45 000 persoane (Constanţa nu avea, pe atunci, mai mult de 12 000 locuitori!), dintre care „au luat baie" 34 150; de la 1 la 17 septembrie (cînd staţiunea s-a închis), au fost la băi între 20 şi 26 persoane zilnic. În aceeaşi perioadă, stabilimentele de băi din oraş înregistrează 24 500 de scăldători.

Bănescu s-a îngrijit şi de publicitatea staţiunii, contractînd cu doctorul Mendonini lucrarea „Băile de la Mamaia", care va apare în 1907; mai mult, considerînd că ce se făcuse la Mamaia era doar un început, întreprinzătorul primar solicită arhitectului Ed. Redont întocmirea unui plan de sistematizare a staţiunii. Desenele lui Redont, publicate într-un mare ziar central, închipuiesc hoteluri-palate şi grădini edenice, pe măsura gîndirii înaripate a vizionarului Bănescu... Proiectul, fireşte, a rămas pe hîrtie.

Acesta a fost începutul...

Mamaia! Curios nume pentru o localitate, pentru o stațiune, își vor fi zis și își zic încă, fără îndoială, turiștii. Un nume de rezonanță maternă, înțeles pretutindeni: toți copiii din lume, dintotdeauna, au un cuvînt pentru a se adresa aceleia care le-a dat viață, un cuvînt asemănător fonetic în toate limbile: mama! De fapt, numele stațiunii Mamaia a coborît din legendă, dintr-o legendă cu mai multe variante, ca toate legendele. Iată una din ele:

Pașa din Babadag, în drum spre Kiustenge, trecea pe lîngă tîrla unui mocan, aflată între lacul Siutghiol și mare, pe care-l chema Costea Alisandru și căruia demnitarul îi spunea pe scurt, Cogea Ali. Într-o zi, pașa l-a luat și pe fiul său, Enver, să-l însoțească în călătoria spre Kiustenge. Trecînd prin dreptul tîrlei, i-au făcut o vizită lui Costea. Tînărul Enver observă că ciobanul are o fată neobișnuit de frumoasă; se îndrăgosti nebunește și, sub diverse pretexte, reuși să-și convingă părintele să nu-l mai urmeze. Era obsedat de un singur gînd: să fure fata și să fugă cu ea. Aflînd un moment prielnic, Enver prinse fata și o urcă în barcă; frumoasa fiică a mocanului se smucea disperată strigînd: mama Lia! mama Lia!. Reuși să scape din mîinile înfocatului ei răpitor și căzu în apă. Fiul pașei o scoase din adîncuri, dar observă, cu disperare, că fecioara nu mai respira. Pierzîndu-și mințile, Enver începu să strige: Mamaia! Mamaia!, în loc de „mama Lia", cum strigase fata. Și, cu fata în brațe, fiul pașei de la Babadag, strigînd, inconștient, „Mamaia!", „Mamaia!" fu cuprins de apele mării...

Cu anii, după remarcabilul eveniment din 1906, stațiunea începu să se dezvolte, apar mici vile particulare, întreprinzătorii încep să cumpere loturi. În 1919 se întîmplă însă un dezastru: pavilioanele de lemn iau foc de la o mașină de făcut cafea. Se fac o serie de improvizații, fără ca pavilioanele să-și recîștige farmecul inițial. Prin anii '30, primăria constănțeană dăruiește curții regale un loc pentru construirea unui palat (spre indignarea opiniei publice democratice; N. D. Cocea a scris un pamflet cu acest prilej) — palatul există și azi —, iar în 1934—1935 se construiesc Cazinoul, elegantele pavilioane pentru băi și toboganele (respectîndu-se ve-

chea concepţie de amplasare, de pe vremea lui Ion Bănescu), care conferă şi astăzi un farmec aparte staţiunii.

O atracţie deosebită, la Mamaia, este, neîndoios, insula Ovidiu, din lacul Siutghiol, în apropierea comunei cu acelaşi nume, unde se ajunge cu vaporul. De ce insula poartă numele autorului lui „Ars amandi"? Pentru că, tot legendele spun, aici ar fi odihnind rămăşiţele pămînteşti ale marelui poet. Legendele cuprind o fărîmă de adevăr, deoarece aici s-au găsit numeroase vestigii antice, iar Boccaccio, popularul scriitor italian, într-o carte a sa scrie că rămăşiţele bardului latin s-ar afla pe o insulă din Pont.

Prin anul 1914, un întreprinzător isteţ şi nu lipsit de fantezie ce şi-a zis? Dacă există un loc de băi numit „Mamaia" (poate nici nu cunoştea legenda), de ce n-ar fi şi o plajă „Tataia"? Astfel că, în grabă, cu un minimum de investiţii, omul (se pare, un militar) a construit cîteva cabine, a săpat în malul de löes o scară, ale cărei trepte le-a consolidat cu scînduri, a amenajat un părculeţ şi o grădină-restaurant pe care a avut grijă s-o aprovizioneze bine (cu bere rece, mai ales). Şi s-a născut staţiunea „Tataia". În numai cîţiva ani, plaja de la Tataia (aflată cam în dreptul Institutului de învăţămînt superior de zi) a devenit una dintre cele mai renumite ale litoralului (ideea a prins), fiind prezentă în toate ghidurile turistice. Plaja era solicitată probabil şi pentru faptul că se afla mai aproape decît Mamaia. La noile băi se ajungea cu trenul de Mamaia, ce avea aici o staţie (prima garnitură pleca din Constanţa la ora 8,30, iar ultima părăsea Mamaia la ora 19,30), dar şi cu autobuzele care făceau curse regulate, cu 5 lei biletul, pînă la 12 noaptea (locul era, deci, căutat). O reclamă găzduită într-un pliant turistic glăsuia:

„La Mamaia, băi de mare
La Duduia, băi de soare,
La Tataia, băi de noapte
şi... de toate"(! ?)

Nu încape nici o îndoială, că Mamaia este şi va rămîne nava-amiral a staţiunilor noastre de la Pontus

Euxinus. De numele său se leagă întreaga istorie a turismului maritim de agrement al țării noastre. Mamaia este cea mai mare și cea mai strălucitoare stea din constelația litoralului, în centrul căreia se află Constanța — orașul milenar. Mamaia este stațiunea odihnei, distracției, sportului și dragostei. Mai ales a dragostei. Aici, la Mamaia, în fiecare vară, de decenii, se scrie și se rescrie, cu sufletul și cu inima, o mereu nouă și mai frumoasă „Ars Amandi". Nu s-a născut Mamaia dintr-o tulburătoare poveste de dragoste? Și poate — viitorul este țara surprizelor — va renaște și fosta replică tomitană a Mamaiei, „Tataia".

Elixirul negru

Dacă Mamaia este, prin excelenţă, staţiunea odihnei şi agrementului, staţiunile de la sudul Constanţei — Eforie Nord, Eforie Sud şi Techirghiol — sînt profilate, în mare măsură, pe tratament. Aici se află lacul Techirghiol, cu celebrul său nămol — elixirul negru al sănătăţii. Aici este tărîmul Tămăduirii.

Efectele miraculoase ale tratamentelor ce se efectuează în aceaste staţiuni pentru un impresionant evantai de boli — maladii reumatismale cronice şi degenerative, poliartrite, spondilite, artroze, discopatii, afecţiuni ortopedice, hernii de disc, afecţiuni endocrine, tulburări de nutriţie, nevralgii, alergii, paralizii secundare, afecţiuni dermatologice, afecţiuni ginecologice, anxietate, afecţiuni cronice ale căilor respiratorii, rinofaringite cronice şi încă multe altele — au devenit cunoscute pe toate continentele. Din anul 1973, la hotelul „Europa" din Eforie Nord funcţionează Secţia clinică exterioară a Institutului Naţional de gerontologie şi geriatrie, condus de prof. univ. dr. Ana Aslan, savant de reputaţie mondială. Numai la sanatoriul din Eforie Nord au făcut tratamente complete, între anii 1974-1976, 42 000 de pacienţi. Vin oameni în cîrje, în scaune pe rotile şi pleacă acasă pe picioarele lor. Pare un miracol...

Suferinzi din Scoţia, din Suedia, din S.U.A., din Franţa şi din... îndepărtata Australie vin la Pontus Euxinus unde găsesc elixirul negru al sănătăţii. Şi mai găsesc

ceva la Pontus Euxinus: vestita ospitalitate românească. Părerile turiştilor? Iată-le: „Am venit pentru cură de gerovital şi pentru tratament balnear. Toţi românii cu care am venit în contact, de la ghizi pînă la personalul medical, sînt oameni de o mare gentileţe şi fineţe. Ne-a uimit amabilitatea gazdelor" (Kalmán Sidney — S.U.A., hotelul „Europa"); „Mă pot mîndri că sînt o veche cunoştinţă a litoralului românesc şi chiar a României" (Marcelle Vasteels — Belgia, hotelul „Steaua de mare"); „În acest an vin pentru a patra oară în România şi, precum vedeţi, am preferat acelaşi hotel „Flamingo" din Eforie Sud" (J. van Deick — Olanda); „Am cunoscut la faţa locului ospitalitatea românilor despre care mi-au vorbit mulţi prieteni mai înainte" (Stefan Zeiter — R.F.G.) etc., etc. Lista bunelor impresii ar putea continua la nesfîrşit...

La sud de Constanţa, înainte de 1878, nu existau staţiuni balneare, deşi însuşirile tămăduitoare ale apelor şi nămolului lacului Techirghiol erau cunoscute. O mărturisesc legendele. Una dintre ele spune că în timpul războiului Crimeei (1854-1855) ar fi trecut prin Dobrogea Said Paşa, comandant otoman, cu oştile sale. Înaltul demnitar avea un braţ bolnav, care îi producea multă suferinţă. Făcînd un popas pe malul lacului Techirghiol, medicul său l-ar fi sfătuit să se scalde în apele lacului — cunoscînd, probabil, calităţile lor curative — spre a-şi tămădui braţul suferind. Said Paşa a încercat şi acest leac — cîte nu mai încercase înainte! — şi, minune, braţul s-a vindecat în scurtă vreme. O altă legendă povesteşte întîmplarea bătrînului Techir: olog şi orb, bătrînul era purtat de măgarul său într-o cotigă; trecînd pe lîngă lac, măgarul intră în apă, fiindu-i sete. Animalul se strîmbă cumplit băgînd botul în sărătură, dar nu mai putu să iasă, împotmolindu-se. Apa intră în căruţă, udîndu-l leoarcă pe bătrînul Techir, care nu ştia ce se întîmplă cu el. Măgarul, într-un tîrziu, reuşi să scoată cotiga la mal. După ce se uscă în arşiţa zilei, Techir constată cu uimire şi bucurie că poate să-şi mişte picioarele, pînă atunci înţepenite. În sfîrşit, dintr-o a treia legendă aflăm că, de fapt, calul unui turc de prin partea locului s-ar fi numit Tekir. Calul Tekir, fiind

deseori spălat de stăpînul său în apele lacului, s-ar fi vindecat de un beteşug pe care-l avea la un picior...

Cunoscînd, pesemne, virtuţile terapeutice ale lacului din legendele localnicilor, mai mulţi ostaşi români din trupele aflate în Dobrogea, bolnavi, fac băi în Techirghiol, pe la 1878, şi se tămăduiesc. Autorităţile militare trimit apoi, în mod regulat, bolnavi pentru tratament la Techirghiol.

Băile se făceau cu totul primitiv, bolnavii fiind cazaţi în corturi sau în barăci de scînduri. În 1891 se inaugurează hotelul „Hagi Pandele" construit prin... amenajarea unui fost grajd! Instalaţia tehnică a primului stabiliment balnear de la Techirghiol se rezuma la un vechi cazan de rufe şi nişte pirostrii. Ce spectacol pitoresc şi jalnic în acelaşi timp se va fi desfăşurat, pe atunci, la malul lacului! Corturi, barăci, oameni mînjiţi cu nămol, grătare pentru frigărui, negustori ambulanţi, doamne în rochii de epocă, militari şi civili, vagabonzi şi cerşetori, trăsuri şi brecuri, cîini de tot felul, într-o învălmăşeală nebună, o forfotă neîntreruptă sub soarele arzător. Febra căutătorilor de sănătate!

În 1893, Eforia spitalelor civile cumpără un teren în vederea construirii unui sanatoriu pentru copiii bolnavi de tuberculoză. Peste zece ani, Eforia dă în folosinţă un Sanatoriu maritim bine organizat. Noul aşezămînt de tratament balnear era înzestrat cu 24 cabine, utilate cu căzi de faianţă emailată (pentru băi de nămol). Într-un corp central se făcea hidroterapie. Existau săli de mecanoterapie, de gimnastică medicală etc.

Cu toate că la începutul secolului nostru se declanşează o adevărată furie pentru cumpărarea de terenuri pe litoral, puţini s-au încumetat să investească fonduri în construcţii turistice. Printre aceştia, Ion Movilă, un întreprinzător cu o mare intuiţie economică şi cu tot atît de mare perseverenţă, a construit două hoteluri: unul, înălţat pe un platou în faţa mării, spaţios şi confortabil, care va fi înconjurat cu un frumos parc, iar celălalt la circa şase sute de metri distanţă, pe malul lacului, mai mic, unde se afla şi instalaţia de băi calde, terminată prin 1902—1903. Ion Movilă a murit cînd hotelurile sale erau spre finisare. Multă vreme însă staţiu-

nea — unde i s-a ridicat şi o statuie — va purta numele său, el aflîndu-se, fără îndoială, printre pionierii turismului maritim românesc.

Din păcate, pînă la construcţia căii ferate Constanţa-Mangalia, o călătorie pînă la băile „Movilă“ (azi Eforie Sud) sau la Techirghiol constituia, din pricina stării proaste a drumurilor, o adevărată aventură. Cu toate neajunsurile călătoriei însă, an de an, puzderie de oameni de toate vîrstele — suferinzi ori numai ipohondri — mergeau la Techirghiol ca spre un tărîm al făgăduinţei. Cunoscutul, în epocă, scriitor — azi cu totul uitat — Ioan Adam scria, în volumul „Constanţa pitorească“ (1908), despre renumita staţiune: „Priveliştea de pe mal e plină de ridicol şi originalitate: bărbaţii şi femeile, rînduiţi în două zone despărţite, îşi ung corpul peste tot cu nămol şi aşteaptă, aşa, în bătaia soarelui pînă se usucă. Uitîndu-te la umbrele acelea negre, lacome de sănătate, cum se agită satanic prin lumină cu gesturi simbolice şi mute, ai crede că dracii s-au strîns în jurul bălţei, din infern, ca să pună la cale, în taină, cine ştie ce cursă pentru oameni!“.

Răsfoiesc un prospect din anul 1912 al băilor „Movilă“. Informaţii dintre cele mai diverse familiarizează vilegiaturiştii cu virtuţile staţiunii: caracteristicile terapeutice ale apei şi nămolului de Techirghiol, compoziţia chimică a acestora, planul hotelului cu amplasarea camerelor şi apartamentelor etc. Potrivit acestui proiect, sezonul estival se împărţea în trei serii, şi anume: „Seria I de la 20 mai la 20 iunie; seria a II-a de la 21 iunie la 20 iulie şi seria III-a de la 22 august pînă în septembrie“. Camerele hotelului se închiriau cu ziua. Prospectul mai informa: „Pentru comunicaţie şi transport între hotel şi Constanţa, pentru excursii şi conducerea la băi, Direcţiunea pune la dispoziţie selectei sale clientele un elegant, solid şi încăpător automobil (limouzină), marca „Vivinus“ şi un breck cu cai“. Şi încă o precizare: „Lumînări şi săpun se află în hotel la preţuri convenabile“(!).

Cu vremea, băile de la Movilă capătă tot mai mare amploare, prin construcţia a numeroase vile, a unui cazino, a noi instalaţii balneare, ajungînd cea mai importantă staţiune de la sudul Constanţei. În 1930 sta-

ţiunea — declarată cu doi ani mai înainte comună urbană — avea o plajă amenajată de 6 000 mp, 80 de cabine, 23 hoteluri şi 318 vile cu 4 000 de camere şi 3 000 000 lei venituri.

Techirghiolul înregistra, în ciuda precarităţii bazei sale turistice şi de tratament, tot în 1930, 24 000 de turişti români şi străini, iar împreună cu stabilimentele de băi de la Eforie Nord realiza un venit de 2 200 000 lei.

Litoralul începe să acţioneze unitar, staţiunile se organizează (apare, prin anii '30, „Asociaţia comunelor staţiuni balneo-climaterice de pe litoralul dobrogean al Mării Negre"), activitatea turistică dobîndeşte, în epoca premergătoare războiului, o oarecare înflorire (la Eforie Nord a avut loc chiar un „Congres internaţional de thalassoterapie" !).

Cum arată, azi, staţiunile grupate în jurul lacului tămăduitor ?

Datorită unei concepţii unitare, bine gîndite, această zonă de mare interes turistic a fost amenajată pentru o dublă funcţionalitate : odihnă şi agrement — pe de o parte, cură şi tratament — pe de altă parte.

Zona Eforie — Techirghiol a devenit un uriaş combinat al odihnei şi sănătăţii, cu o bază turistică impresionantă : Eforie Nord (peste 40 de hoteluri cu circa 10 000 de locuri), cu sanatoriul „Grand", stabiliment de veche şi prestigioasă tradiţie (balneologie, hidroterapie etc.) şi mai noul complex sanatorial de recuperare medicală şi fizioterapie, format din hotelurile „Steaua de mare", „Meduza" şi „Delfinul" — 1386 de locuri, cu o dotare ultramodernă (balneoterapie, hidroterapie, electroterapie, masaj uscat, aerosoli şi instalaţii, gimnastică medicală), bazin acoperit (33 m lungime, 15 m lăţime) şi o saună finlandeză ; Techirghiolul, cu două sanatorii balneare (unul dat în folosinţă în ultimii ani, cu 850 de locuri) ; Eforie Sud (33 de hoteluri cu 4 470 de locuri), cu un Sanatoriu de recuperare şi ortopedie, pavilion de băi calde etc.

Staţiunile din preajma lacului legendar deţin întîietatea pe întreg litoralul, în ceea ce priveşte permanentizarea activităţii turistice în tot timpul anului. Aici se practică un turism non-stop. Iarna plajele devin pustii,

dar în interiorul sanatoriilor, în bazine acoperite, în săli de tratament cu cele mai actuale instalații, activitatea balneară nu încetează nici o clipă.

Bolnavii din toate colțurile pămîntului vin, în fiecare an, fie iarnă, fie vară, la nămolul miraculos al lui Techir, la elixirul negru.

Un medic vizionar pleda, încă prin anul 1916, într-un ghid balnear : „O campanie uriașă de lucrări folositoare și frumoase trebuie de urgență să înceapă, căci localitatea (Techirghiol — Eforie — n.n.) e menită să aibă un viitor strălucit, să fie fala țării și un far de sănătate pentru suferinzi".

Putem spune, fără teama de a exagera, că gîndul lui înaripat s-a împlinit.

Constelația Mangaliei

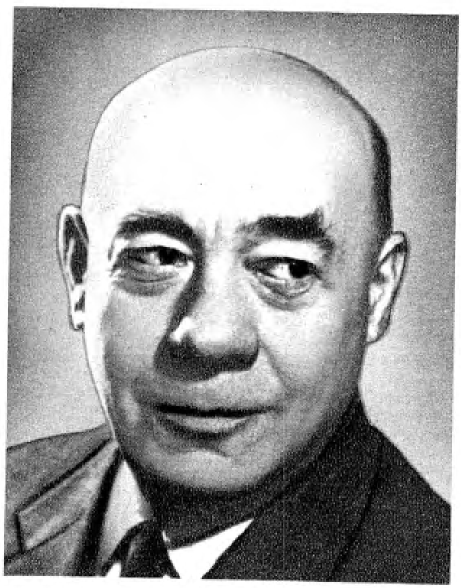
Cine se încumeta să meargă, la începutul secolului nostru, pînă la Mangalia, putea lua o birjă din Constanța și, după cinci-șase ore bune de drum, pe o cale hîrtopită, ajungea, zgîlțîit straşnic şi tot atît de straşnic colbuit, în mica urbe aşezată — orientală şi zdrenţuită — pe ruinele străvechiului, strălucitorului Callatis. Două-trei ulițe, o îngrămădire albă de case din care răsăreau, pe alocuri, cu balcoane scorojite, gata să se prăvălească, cîteva clădiri cu etaj, o geamie seculară, cu o turlă zveltă, ca o gazelă dintr-un cîntec semit — singurul edificiu notabil — o moară de vînt, iar pe la colțuri cafenele cu patroni moțăind în prag... Un minuscul port, unde nave cu pînze încărcau — înviorînd oarecum peisajul — cereale, în timp ce căpitanii, cu pipele între dinți, după trei cafele, scrutau zările, temători, ca în caz de furtună să ridice ancora şi să o ia din loc, spre ori Instanbul, deoarece rada nu era adăpostită, iar corăbioarele puteau fi zdrobite de țărm...

Mangalia nu se trezise din somnul ei secular. Nici plasticienii — timp de decenii, cei mai buni prieteni ai ei — nu o descoperiseră încă. Și va mai dormi, acoperită de praful uitării, o întreagă jumătate de veac, vrînd parcă să se păstreze neîntinată de civilizaţie şi urbanizare — fecioară în brațele, nu întotdeauna vînjoase, ale inspirației pictorilor şi poeților de aiurea.

Părea că fostul Callatis nu va mai reînvia nicicînd, împărtăşind soarta Histriei, cetatea părăsită pentru



George Georgescu



Grigore C. Moisil



Primele amenajări balneare de pe litoralul românesc (băile din Constanța)



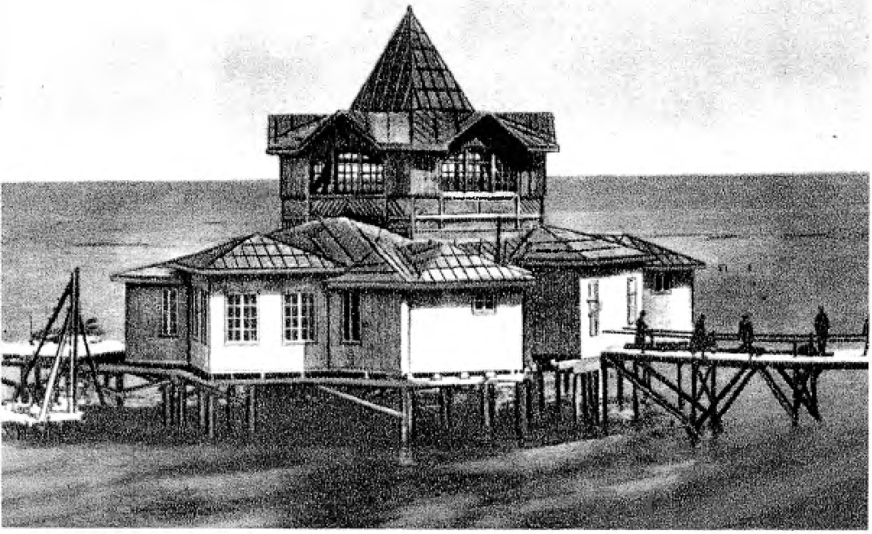
Amintire din stațiunea Mamaia (1908)



Mangalia – plaja şi farul (1916)



Plimbare modernă pe plaja Mamaia (1912)



Pitorescul pavilion al băilor Movilă



Pe plajă, la Mamaia, în 1910



Amintire de pe plaja de la Movilă-Techirghiol (1912)



Plaja de la Movilă, 1908



ANUL I - No. 4

Lei 2 Exemplarul

REVISTA BĂILOR

ORGAN BI-SĂPTĂMÂNAL AL STAȚIUNILOR BALNEO-CLIMATERICE MARITIME

EXPRES-INFORMATOR

ORGAN DE SEZON

ANUL I.—No. 75

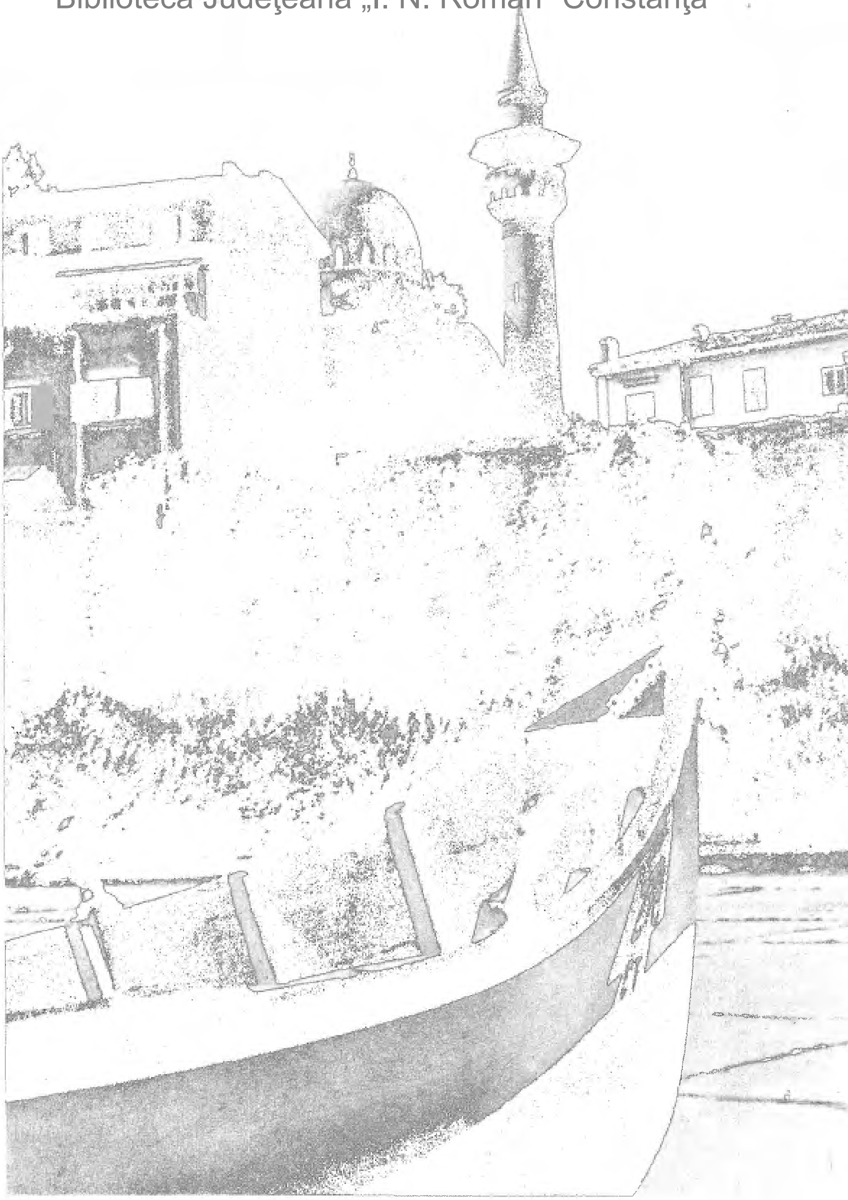
SIRENA

CURIERUL SEZONULUI LA CONSTANȚA

Presa estivală



Costumul de plajă al bunicilor



Turnul geamiei din Constanţa, văzut din portul Tomis

Proiect co-finanțat AFCN



Statuia lui Anghel Saligny, inginerul vizionar

vecie, parcă pentru a împlini un blestem. Cine își închipuia, doar cu două decenii în urmă, că Mangalia. uitata și colbuita urbe, va deveni o nouă, fascinantă constelaţie, în galaxia litoralului românesc ?

Minunea renașterii mangaliote s-a înfăptuit în trei etape: prima, între 1957-1961, cînd se construiește un nou centru civic — din păcate, neinspirat ca rezolvare urbanistică — compus din cîteva blocuri, o casă de cultură (cu o faţadă monumentală, în mozaic, semnată de Jules Perahim și Mac Constantinescu) și un cazino, dominat de silueta unui bloc-monstru, cu cinci etaje, înălţat înainte de război, tot atunci s-au amenajat o frumoasă faleză și plaja — care, cu nisipul ei auriu, poate concura cu oricare alta de pe litoral —, s-au construit cîteva hoteluri turistice, Sanatoriul balnear și, în incinta mai vechiului sanatoriu T.B.C.-osteoarticular, a fost ridicat un edificiu central, cu instalaţii moderne, A doua etapă a început în anul 1965, cînd buldozerele au mușcat pămîntul arid de la Comorova și, albă ca o mireasă, a apărut staţiunea Neptun (care împreună cu surata ei de mai la nord, Olimp, realizată în 1970-1972, totalizează 33 de hoteluri cu 13 514 locuri). S-au aprins apoi celelalte stele: Jupiter, la sud de Neptun (14 hoteluri cu 10 147 locuri), Venus și Aurora (35 hoteluri cu 10 147 locuri), Saturn, care face legătura cu Mangalia (18 hoteluri cu 8 846 locuri). În sfîrșit, a treia etapă s-a declanșat în 1973, cînd conducerea de partid și de stat a hotărît să dezvolte portul Mangalia și să se construiască aici un mare șantier naval, capabil de a lansa nave de 55 000 t.d.w.

Și iată, Callatisul reînviat din cenușă, mai frumos și infinit mai puternic, prin înţelepciunea unei conduceri care a stat, în permanenţă, cu faţa spre mare, spre lume...

Cetatea Callatis a fost întemeiată în secolul al VI-lea î.e.n. de către grecii din Heracleea Pontică, oraş de pe ţărmul Asiei Mici, pe locul unei vechi așezări trace, numită Acervatis sau Cerbatis. Practicînd un comerţ intens cu produse agricole, atît de abundente în ţinuturile pontice, cetatea ajunge la o mare înflorire, care atinge apogeul în sec. IV-III î.e.n. Avarii, în secolul al VI-lea e.n., în vijelioasa lor năpustire la Dunărea de

Jos, distrug Callatisul din temelii. Timp de secole, după dezastrul avar, cetatea intră în noaptea lipsei de atestări istorice. În veacul al XII-lea, o hartă pisană indică, pe locul fostului Callatis, localitatea Pancala (care, în greaca bizantină înseamnă „frumoasa"). Turcii, stăpînitorii de mai tîrziu ai fostei Scythia Minor, îi zic Mangalia, nume care s-a păstrat pînă în zilele noastre.

Este interesant însă de remarcat că în vechime nu numai perimetrul cetăţii callatiene a fost populat, ci întreg ţărmul mării, spre nord. Cu prilejul săpăturilor efectuate în zona staţiunii Neptun, au fost descoperite elemente care dovedesc fără putinţă de tăgadă că, în aceste locuri, malul mării a fost locuit din vremuri imemoriale. Vase-urnă de mari dimensiuni, ornamentate cu motive aparţinînd perioadei de trecere de la neolitic la epoca bronzului, precum şi vase întregi sau fragmente atestă existenţa unei necropole geto-dace din sec. IV-III î.e.n. În apropierea staţiunii Venus, după aplatizarea unui tumul, au fost scoase la iveală elemente de ofrandă dintr-un mormînt din sec. II e.n., amforete şi cupe frumos ornamentate, oglinzi miniaturale de bronz şi coliere din mărgele de sticlă. În pitoreasca zonă a staţiunii Olimp a fost descoperit un splendid sarcofag de marmură, datat în jurul anului 150 e.n., aparţinînd unei femei în vîrstă de circa 45-50 de ani, de origine nobilă, care îşi avea, probabil, în împrejurimi domeniile. Obiectele găsite au uimit prin nemaipomenita lor conservare: cîteva perechi de încălţăminte din plută şi piele aurită, două casete de lemn cu sticluţe şi ustensile de uz cosmetic, piepteni, precum şi bijuterii splendide, lucrate în aur, cu deosebit rafinament, cercei, coliere şi o coroniţă împodobită cu pietre preţioase...

Sîntem în mijlocul secolului al XIX-lea. Cum arăta, în veacul trecut, ţinutul dintre Mangalia şi Constanţa? Iată mărturia doctorului F. Quesnoy, publicată în marea revistă „L'Illustration" din anul 1854: „Acest oraş (Mangalia-n.n.) atît de aşteptat de noi este la fel ca celelalte localităţi parcurse, adică o îngrămădire de colibe ruinate, ai căror locuitori s-au retras în faţa trupelor invadatoare" (era în timpul războiului Crimeei — n.n.). Ce vede, mai departe, dr. Quesnoy? „Lacuri, mlaştini, localităţi distruse, este tot ce am putut

întîlni între Mangalia şi Kiustenge; în timpul a două lungi zile am mers în condiţii cu totul neplăcute printre ierburi încîlcite, împletite. Cîteva turme de cai sălbatici şi stoluri de păsări care zburau deasupra lacurilor, cînd ne vedeau apărînd, erau singurele fiinţe care anunţau că viaţa este posibilă în aceste triste ţinuturi".

Deci, între Mangalia şi Constanţa, numai cîmpie şi ierburi. Nimic altceva. Prin 1904-1905, Ministerul agriculturii şi domeniilor proiectează plantarea unei păduri în perimetrul „Comorova". Silvicultorul şef, însărcinat cu realizarea planului de împădurire, raportează: „Terenul este un platou situat la înălţimea de 30 metri deasupra nivelului mării, avînd o înclinare dulce spre partea de est. Solul este argilo-nisipos, profund şi fertil. Este însă tare şi atît de plin de pir, încît cu 5 perechi de animale robuste abia se poate ara pentru culturile agricole. Apa se găseşte la adîncimi diferite între 10-41 m, după puţurile construite. Perimetrul este depărtat numai 1 km de ţărmul mării, ceea ce face ca climatul localităţii să fie umed şi să favorizeze vegetaţia forestieră". În total, între anii 1903-1906 au fost însămînţate, la Comorova, 5 hectare şi 13 ari şi repicate 8 hectare şi 15 ari, cu 1 167 041 puieţi (salcîm, glădiţă, frasin, dud, caişi, castani, pruni, oţetari, stejari).

Plantaţia de acum treisferturi de veac a devenit astăzi o pădure matură, cu copaci viguroşi, populată, în ultimii ani, cu fazani şi cu căprioare. Şi, printre stejarii umbroşi, vilele şi hotelurile albe ale Neptunului. Iar mai departe, dincolo de Olimp, pe malurile Tatlageacului, pînă la şoseaua Mangalia-Constanţa, nesfîrşitele podgorii şi minunatele plantaţii cu piersici... Pe fostul lac Comorova s-a amenajat restaurantul „Insula", unitate de referinţă a industriei noastre turistice, şi o bază nautică cu bărci şi hidrobiciclete.

Dar să ne întoarcem la Mangalia, 5 km mai la sud, fostul Callatis. Aici s-au descoperit 33 de izvoare de ape minerale mezotermale (21-25°C), bogate în sulf (7-12 miligrame la litru), în electroliţi, clor, carbon, calciu, magneziu. Şi nămol sapropelic — cu calităţi asemănătoare celui de la Techirghiol — suficient pentru... 200 de ani. Apa sulfuroasă de la Mangalia întruneşte aceleaşi virtuţi tămăduitoare ca izvorul nr. 10 de la

Olăneşti. Apele unui izvor au fost captate şi pompate pînă la parterul Sanatoriului balnear — unitate de renume a bazei de tratament de pe litoral —, unde s-a amenajat o fîntînă. Un izvor cu apă vie! Sanatoriul din Mangalia tratează 25 000 de pacienţi anual. Apele minerale mangaliote sînt indicate pentru: gastroduodenită hiperacidă, sensibilitate gastrică, dischinezii biliare, dispepsii, enterocolite de natură neuroendocrină, colecistite, litiază hepatică şi biliară, sechelele hepatitei virale etc.

Şi la Mangalia, ca şi la Eforie şi Techirghiol, activitatea turistică se desfăşoară non-stop. Bazinele acoperite, instalaţiile cu apă sulfuroasă, cabinele cu nămol, sălile de tratament sînt, în sezonul rece, într-o agitaţie febrilă. Se lucrează pentru sănătate...

Iar în afara sanatoriilor, hotelurilor şi piscinelor acoperite se munceşte de zor: flota noastră maritimă are nevoie de noi şi noi nave. Şi, fostul Callatis, după treisprezece secole de ruină şi uitare, devenit, azi, al doilea oraş ca mărime şi importanţă al litoralului, se pregăteşte să intre în viitor.

Costumul de plajă al bunicilor

Curioase sînt oscilaţiile pudorii. Ştiut este că, în Grecia antică, atleţii evoluau complet dezbrăcaţi — fără să mai vorbim de scandaloasa impudoare a orgiilor romane. Douăzeci de secole mai tîrziu, eroul din celebrul roman al lui Giuseppe Tomasi di Lampedusa nu-şi putea aminti să-şi fi văzut soţia, în timpul unei îndelungate căsnicii, altfel decît îmbrăcată! André Maurois spunea, în „Istoria Angliei“: „Îndrăzneala comediilor din timpul Restauraţiei (sec. al XVII-lea — n.n.) va stîrni uimire în secolul al XIX-lea; Taine se va întreba cu dezgust cum le-a putut tolera vreodată publicul. Secolul al XX-lea, mai amoral, va remarca din nou vioiciunea, nostimada lor, şi în 1935 Londra va aplauda *Femeia de la ţară* a lui Wycherley, care în 1865 ar fi fost găsită intolerabil de scandaloasă".

Cu totul nostim ni se pare, azi, costumul de plajă de acum şapte decenii. Dacă privim ilustraţiile din epocă, putem observa că bunicii şi străbunicii noştri populau plajele mai mult îmbrăcaţi, folosind cu stăruinţă umbrele, corturi, şezlonguri şi mici umbrare din răchită, care semănau izbitor cu gheretele de sentinelă. Cînd intrau în apa mării, ei, bunicii, îmbrăcau un costum complicat, costum descris, într-o broşură apărută la Constanţa în 1909 („Tratamentul marin") de doctorul Cernat. «Cel mai bun costum de baie — apreciază ironic medicul constănţean — este a nu avea nimic pe corp; totuşi nu trebuie să se neglijeze „convenienţele".

Costumul de baie se compune dintr-un pantalon scurt şi o mică bluză decolorată sau dintr-un pantalon cu corsagiu, făcute dintr-o singură bucată. Haina aceasta trebuie făcută dintr-o lînă uşoară, de culoare mai mult deschisă, astfel ca să poată fi îmbrăcată şi dezbrăcată lesne, să nu jeneze mişcările şi să nu împiedice contactul direct al apei cu corpul».

Cum arătam în capitolele precedente, toate băile din oraşul Constanţa (de lîngă hotelul „Carol" şi de la „Vii"), precum şi cele din Mamaia, aveau pavilioane separate pentru bărbaţi şi pentru femei, iar schema personalului de la Mamaia prevedea un controlor bărbat şi un controlor femeie pentru bilete, deşi scăldatul se făcea în costumul descris. Cînd, în 1887, Delavrancea a vizitat băile de la „Vii", avea să se minuneze de această ciudată despărţire :

„La finele scărei — notează scriitorul — se fac două drumuri : la stînga băile doamnelor, la dreapta ale domnilor. Pentru ce la stînga doamnele şi nu bărbaţii ? Pentru că-n stînga este inima, zicea un tînăr parlamentar.

Oricum ar fi, pentru ce această despărţire ? Bărbaţii într-o parte şi doamnele într-alta, nu se vede pe nicăieri în străinătate. Mister oriental ? ! (...)

Stărui a nu-nţelege separaţiunea..."

La 30 iunie 1890, primarul Constanţei face o plîngere către comandantul portului :

„Între cheiul genoves şi port se găsesc două localuri de băi, din care unul de doamne, cel mai apropiat de port. Astăzi am văzut cu părere de rău că marinarii de la navele de resbel ce staţionează în port au venit cu bărci şi s-au scăldat în mare în apropiere de băile doamnelor. Vă rog Domnule căpitan ca în interesul bunei cuviinţe, precum şi pentru ca doamnele să se poată scălda în băile ce le sînt destinate, să binevoiţi a lua dispoziţiuni de a nu se permite marinarilor de a se scălda lîngă băi şi nici a staţiona în bărci în faţa băilor".

Mai tîrziu, prin 1899, o ordonanţă a primăriei interzice „în interesul moralităţei publice" scăldatul în mare

liberă şi fixează anumite locuri pentru accesul la plajă. De asemenea — fireşte tot „în interesul moralităţei" — în regulamentul întocmit cu prilejul deschiderii, în 1906, a băilor de la Mamaia există o prevedere care interzice ... „fotografierea persoanelor în timpul scăldatului". Sînt indicii să credem că această interdicţie va fi fost respectată, deoarece ilustraţiile din epocă, avînd, în prim plan, persoane care se scaldă, sînt foarte rare deşi putem pune sărăcia mărturiilor fotografice şi pe seama precarităţii mijloacelor tehnice.

Dacă azi este cu neputinţă să vezi pe cineva în costum şi cravată pe plajă, în iulie — şi nu numai pe plajă, dar chiar pe stradă —, în primii ani ai secolului nostru eticheta era la mare cinste, costumul şi papionul ori cravata fiind „en vogue". Într-o fotografie din anul 1911, pe plaja din Eforie, doi prieteni: Delavrancea (care cu două decenii mai înainte se arăta mirat de despărţirea pe sexe a pavilioanelor băilor de la „Vii") şi Vlahuţă. Ambii, înveşmîntaţi în costume închise, cu pălării, stau jos, direct pe nisip, la marginea unui cort, în plin soare şi joacă o partidă de cărţi (este adevărat că Vlahuţă, lăsînd la o parte convenienţele, şi-a scos ghetele, care odihnesc alături...).

După primul război mondial, costumul de plajă al bărbaţilor se simplifică mult, fără a se mai deosebi de cel de azi. Cel al femeilor însă, pînă prin anii '30, era format obligatoriu dintr-un combinezon ce acoperea cea mai mare parte a trupului.

Un deputat constănţean se plîngea, cu o jumătate de veac în urmă, primăriei, că la bufetul din Mamaia, aflat chiar pe malul mării, vin persoane în costum de plajă, în ciuda unei ordonanţe municipale care oprea acest lucru. Cotidianul local „Dacia" a publicat plîngerea cu pricina sub titlul „Indecenţa la Mamaia", în care, într-un autentic stil caragialesc, deputatul, indignat, scria:

„Decît, domnu' primar, am constatat şi eu ceva în urma ordonanţei d-vs: că, pe lîngă oameni şi femei decent îmbrăcaţi sau costumaţi în halaturi şi cu papuci sau pantofi în picioare şi cu simţul pudoarei

întru-cîtva neatrofiat, bufetul e invadat de tot felul de goliciuni, spete scorojite, mîini și picioare dizgrațioase care te inoportunează şi mai ales de indispun". Acest vajnic apărător al moralității publice cerea, nici mai mult nici mai puțin, autorității municipale să aducă poliția la Mamaia „pentru păzirea decenței“!

Strict interzis!

Ce-ar fi zis vrednicul deputat la vederea unui costum „bikini“?

Ceva despre Salvamar

Cu bărcile sale albe — uriaşi pescăruşi — presărate, de-a lungul ţărmului înspumat, de la Năvodari la Mangalia, vîslite de băieţi voinici, cu părul şi sprîncenele aurite de soare, cu pielea arămie, aproape neagră — cine nu tînjeşte după un asemenea „bronz"? — „Salvamarul" (cuvînt familiar în glosarul nostru de vacanţă") veghează ca sutele de mii de turişti ai staţiunilor noastre maritime să fie feriţi de capriciile mări, dar şi — nu arareori — de propria lor nesăbuinţă; pentru că — de ce să n-o spunem? — abia sosiţi la mare, unii oaspeţi ai litoralului sînt tentaţi să se considere veritabili argonauţi, nerăbdători să ia cu asalt întinderile albastre, sfidînd cele mai elementare reguli de prudenţă.

Marea este periculoasă pentru ce-i ce n-o cunosc. Au fost cazuri cînd buni înotători, nefamiliarizaţi cu marea, s-au pierdut în adîncurile ei, fie din pricina panicii stîrnite de spargerea valurilor, de gustul neplăcut al apei înghiţite involuntar, fie din pricina ivirii unor curenţi neaşteptaţi. Dar cel mai grav pericol pentru cei ce nu ştiu înota (sau înoată prost) îl constituie faptul că fundul mării nu este uniform — locurile puţin adînci alternează imprevizibil cu locuri mai joase şi, îndată ce omul n-a mai simţit sub tălpi siguranţa solului, accidentul e gata. Adesea, cu urmări tragice.

Pe vremea începuturilor activităţii balneare nu au existat nici un fel de preocupări pentru asigurarea securităţii celor ce frecventau plajele constănţene. În-

fiinţarea unor pavilioane pentru băi a pus şi problema siguranţei „baigneurilor" şi „baigneuselor".

Întîia modalitate a avut un caracter de prevenire, de atenţionare — asemănător cu sistemul geamandurilor practicat în zilele noastre — şi consta în încercuirea locului de băi cu un fel de ţarc făcut din pari înfipţi pe fundul apei, legaţi între ei cu funii. Fireşte, sistemul nu prezenta siguranţă, deoarece, „temerari", baigneurii dezertau, trecînd pe sub ori pe deasupra frînghiilor. Aşa că, primăria, care dădea băile în arendă, hotărăşte să angajeze un barcagiu — cu 60 de lei lunar — ce urma, folosind barca urbei, să facă oficiul de salvator. Barca se numea „Constanţa", iar barcagiul... Mihail Constănţeanu.

Cum însă cei săraci nu-şi puteau permite luxul de a cumpăra bilete la băile amenajate, şi deci frecventau locurile neasigurate, prin 1899 primăria hotărăşte un loc anume şi pentru ei închis cu pari de stejari legaţi cu frînghie.

Şi staţiunea Mamaia, la înfiinţare, în 1906, a fost prevăzută cu un barcagiu, plătit cu 200 de lei pe tot sezonul, de astă dată de antreprenor. Mai tîrziu, tot la Mamaia, sînt angajaţi un barcagiu şi doi salvatori, instruiţi special. Barcagiul — care era şeful, fiind şi proprietar al bărcii — trebuia să se prezinte, înaintea începerii sezonului, la căpitănia portului ce urma să-şi dea avizul dacă barca este în regulă şi este dotată cu cele necesare pentru operaţiunile de salvare. În contract se prevedea ca barcagiul şi oamenii săi să nu părăsească staţiunea înaintea plecării ultimului tren spre Constanţa (19,30).

Un serviciu, organizat special, pentru salvare nu a existat pe litoral pînă în 1930. Atunci a fost constituit „Salvamarul" sau „Societatea de salvare a naufragiaţilor din apele teritoriale româneşti". Tot în acel an, parlamentul ţării a votat o lege care să garanteze societăţii veniturile necesare. Primei staţiuni „Salvamar", amenajate la Constanţa, i s-a asigurat următoarea bază materială: două bărci (una de 18 m lungime, cu două motoare şi alta de 10 m, cu un motor), un tractor, o camionetă şi o remorcă prevăzută cu echipamentul necesar pentru legătura cu nava naufragiată, o ambulanţă,

semafoare, radio etc. Pentru documentare tehnică, „Salvamarul" a apelat la societăţi similare străine, ca „Royal National Lifeboat Institutions" sau „Société Central de Sauvetage des Naufragiés". Printre atribuţiile „Salvamarului" era şi înfiinţarea unui sistem de salvare pe plajele balneare. În 1934 s-a făcut începutul organizării salvării în staţiunile de pe litoral, început modest, dar primit foarte favorabil de beneficiari. Din păcate „Salvamarul" acelor vremuri — ca multe instituţii de folos social din acei ani — trebuia să apeleze, pentru a supravieţui, la subvenţii publice, fapt care îi limita considerabil puterea de acţiune.

Ulterior, atribuţiile iniţiale ale Salvamarului — odată cu marea dezvoltare a flotei noastre maritime — au fost împărţite: salvarea de pe coastele ţărmului românesc a navelor naufragiate a fost preluată de „Navrom", iar salvarea de pe plajele staţiunilor balneare de Întreprinderea de transporturi auto (I.T.C.), apoi de Întreprinderea de gospodărie comunală, ambele aparţinînd de Consiliul popular municipal Constanţa. Ministerul Sănătăţii, prin organele judeţene, asigură asistenţa medicală a „Salvamarului".

Astăzi, în toate staţiunile noastre maritime există puncte Salvamar, dotate cu o serioasă bază materială şi cu personal bine instruit.

Deci, cînd auzim fluierul omului îmbrăcat în alb, aflat în barca „Salvamarului", să nu ne supărăm: înseamnă că ne-am îndepărtat de semnele care indică apropierea apelor adînci, înseamnă că viaţa ne este în pericol. Acestor oameni, cu pălării şi maiouri albe — foşti marinari, pescari, studenţi în vacanţă, toţi oameni ai locului, buni înotători — mulţi le datorează bucuria de a mai trăi şi munci printre cei dragi, de acasă...

Marea e periculoasă! Să nu ne lăsăm, deci, furaţi de neîntrecuta ei frumuseţe...

Divertisment și sport la Pontus Euxinus

Turistul francez Robert Lavorel declara, în timpul unui sejur la Eforie Nord, în vara anului 1977 : „Am venit în România cu toată familia — soţia, mama și trei copii. Deci, trei generații. Cu toții ne simțim foarte bine, pentru că fiecăruia i se oferă posibilitatea de a petrece o vacanță foarte frumoasă".

Un sejur la mare înseamnă nu numai odihnă, cură heliomarină ori tratament, un sejur la mare înseamnă, pentru toate vîrstele și pentru toate gusturile, o petrecere atît plăcută, cît și utilă a timpului de vacanță, deoarece aici s-a creat o adevărată industrie de divertisment : baruri, restaurante cu specific, discoteci, bowlinguri, baze sportive, parcuri de distracţii. La acestea se adaugă concursurile (de toate felurile), întrecerile sportive, excursiile etc. etc.

Ciudat oraş, Litoralul. Un oraş al odihnei, cîntecului și dansului. Ca în basmul lui Collodi.

Serile, la mare, vara, au un farmec cu totul neobișnuit. Părăsind plajele, pe care mai zăbovesc doar îndrăgostiții (de mare, firește), oamenii populează parcurile, restaurantele, discotecile, bowlingurile. Briza iscată din ape alungă zăpușeala zilei, îți sărută pieptul și brațele, iar pe obraji se prelinge, sărată, mireasma mării. Promenadele sînt arhipline, multicolore, de o veselie buimacă. Și muzică, muzică pretutindeni. Și vuietul valurilor.

Litoralul este, nu încape îndoială, un oraş ciudat. Dacă închizi ochii minţii şi priveşti staţiunile balneare într-o zi de iulie sau de august, vezi un oraş ai cărui locuitori nu fac altceva decît să stea la soare şi să se distreze. Ar fi în stare 200 000 de oameni, aflaţi într-un lung concediu de patru luni, să creeze o animaţie atît de continuă, atît de mereu vie? Nicidecum. Sînt convins că, în ultimele zile, cei 200 000 ar muri de plictiseală. Efervescenţa uluitoare a vieţii estivale de pe litoral este determinată de necontenita „primenire“ a acestei populaţii, venită la mare, în „serii“. Şi fiecare serie de turişti soseşte pe litoral cu o nouă şi nestăpînită dorinţă de destindere, de distracţie. Populaţia staţiunilor este ca apa din albia unui rîu de munte: mereu alta, mai proaspătă, mai vijelioasă ... Un rîu de două milioane de oameni curge timp de patru luni, prin albia staţiunilor litorale...

Sîntem la Mamaia în 1980. Restaurante şi orchestre: la barul „Melody“ — formaţia „Tigrii“, condusă de Sile Constantin; la „Orient“ — formaţia „Mini-Max“; la restaurantul „Hanul piraţilor“ — spectacol prezentat de un colectiv artistic de la Teatrul muzical „Nicolae Leonard“; la „Parc“ — „Europolis“; la „Perla“ — „Grup '74“; La „Aurora“ — „Odeon“; la „Dacia“ — „Sonor“; la „Flora“ — „Depold“; la „Meridian“ — „Clasic XX“; la „Internaţional“ — „Ionel Banu“; la „Dorna“ — „Grup 2005“; la „Albatros“ — „Orfeu 2“ ... La restaurantul „Picadilly“ — tot din Mamaia — altă atracţie: un circuit intern de televiziune în culori: filme documentare, de lung metraj, de animaţie.

În celelalte staţiuni, aceeaşi grijă a organizatorilor vacanţelor maritime pentru destindere şi divertisment. La Eforie Nord, restaurantul „Nunta Zamfirei“ a devenit celebru prin programele folclorice prezentate de artişti de marcă; tot aici, la restaurantul „Perla mării“ cîntă formaţia „Stelele Timişoarei“, iar la restaurantul grădină „Junion“, Romica Puceanu şi formaţia sa. Turiştii din Eforie Sud pot petrece momente de destindere cu formaţiile „Archeopterix“ (la restaurantul „Măgura“), „Amicii“ (la „Cosmos“), „Univers“ (la „Flamingo“), „Phonolog“ — R.D.G. (la „Mercur“). Alte grupuri instrumental-vocale şi formaţii artistice pe litoral: ansam-

blul „Brîulețul" din Constanța la restaurantul „Crama" și „Calul Bălan" din Neptun; formația „Vilmanyi" la barul „Internațional" din Olimp; „Perla" — formație condusă de Paul Negoiță la barul „Paradis" din Jupiter; grupul „Continental" la barul „Calypso" din Venus; „Beta" la restaurantul „Mercur" din Saturn...

O altă atracție a litoralului: restaurantele cu specific, creații ale fanteziei și bunului gust. Localuri de tradiție au devenit: „Hanul piraților" din Mamaia, „Nunta Zamfirei" din Eforie Nord, „Calul Bălan" și „Popasul căprioarelor" din Neptun, „Pelican" din Saturn și, firește, restaurantele satului de vacanță „Constanța".

Tot ce e mai nou în muzica ușoară, pop, folk, de jazz românească și universală se află în căutatele discoteci ale litoralului: la Mamaia: „Select", „Perla", „Cazino", „Colibri", „Bingo"; la Eforie Nord: „Potcoava de aur", „Vraja mării"; la Eforie Sud; „Orizont", „Vieneză", „Cazino", „Grota nimfelor"; la Jupiter: „Tineretului"; la Venus: „Egreta"; la Saturn: „Cerna", „Bowling"; la Mangalia: „Cazino". Discotecile sînt, totodată, citadele ale dansului modern. Balerini talentați fac, în fața amatorilor de dans, demonstrații de mare clasă.

Sportul ocupă și el un loc deosebit în ansamblul activităților de divertisment, în stațiunile de la Pontul Euxin. Iată cîteva competiții sportive devenite tradiționale: „Turneul internațional de box „Mănușa litoralului"; Trofeul „Tomis" — manifestare dedicată voleiului; „Raliul eleganței"; Turneul internațional al speranțelor la tenis; Regata de yachting de la Mamaia etc. etc.

Sporturile nautice au o puternică bază în stațiunile maritime. La Mamaia, pe lacul Siutghiol (hidrobiciclete, bărci cu rame, schi nautic, teleschi nautic — pistă circulară cu o lungime de 1 400 m —, iole; la Neptun, pe lacurile 1 și 2 (bărci și hidrobiciclete); la Jupiter, pe lacul Tismana (bărci și hidrobiciclete, iar pe mare iole); Eforie Nord, pe lacul Belona (hidrobiciclete).

O manifestare pionierească de mare amploare este Mitingul aviatic și nautic. În program: expoziții și în-

treceri de aero şi navomodele, rachete, zmee, cartinguri.

Amatorii de excursii marine pot face plimbări cu nave speciale, aflate în portul „Tomis", între care se remarcă silueta elegantă a goeletei „Speranţa", iar pe lacul „Siutghiol" se poate călători spre Insula Ovidiu cu vaporaşele „Steluţa" şi „Luceafărul".

Cum navigaţia solitară a căpătat, în zilele noastre, dimensiunile unui sport la modă, litoralul românesc începe să fie vizitat de ambarcaţiunile navigatorilor singuratici, aceşti neînfricaţi luptători cu capriciile apelor. Iată, în 1975, debarcînd în portul de agrement Tomis, unde îşi are baza „flota" navigatorilor amatori constănţeni (amenajat, pe atunci, cu pitoreştile decoruri ale serialului de televiziune „Toate pînzele sus", după cunoscutul roman al lui Radu Tudoran), navele poloneze „Lechita", „Polonas" şi „Bias", venite din Szczecin şi cuterul vestgerman „Calvados II", comandat de Rudolf Zirklevski, inginer originar din Dortmund, însoţit de studentul Klaus Niegand. În vara anului 1980, un alt eveniment nautic în portul Tomis: plecarea într-un voiaj pînă dincolo de Dardanele, timp de 45 de zile, a iachturilor „El Constanţa" (condus de Boris Cazac), „Traian" (condus de Mihai Stănescu) şi „Hai-Hui" (condus de scriitorul Radu Teodoru), cu escale la Varna, Istanbul, Salonic, Atena, Rodos.

Neîndoios, printre posibilităţile de destindere, de mare popularitate se bucură bowlingurile (bowlingul din Mamaia este vizitat zilnic de 4 000—5 000 persoane; instalaţii: 12 piste de popice pentru adulţi şi 2 pentru copii; 50 de „flipere" — jocuri pentru copii; 4 biliarde clasice; 15 jocuri Bingo, iar sala e dotată cu aer condiţionat). Alte săli de jocuri mecanice pe litoral: la Eforie Nord, Eforie Sud, Olimp, Neptun şi Saturn.

La Mamaia, între hotelul „Parc" şi satul de vacanţă se află „Luna Parc". Dotări: un miniscuter, un babyear cu o pistă ovală de 200 m, pe care se pot obţine „recorduri" de viteză cu maşinuţe şi motociclete; electroscuter, paraşută; labirint cu oglinzi; pistă de carting înzestrată cu maşinuţe ce pot atinge o viteză de 20 km pe oră. Şahiştii au la dispoziţie un ... maxi şah (masa are 4 × 4 m, iar figurile 30—40 cm). Parcuri de dis-

tracție și la Saturn, Venus, Neptun. Și, în toate stațiunile, terenuri de tenis și minigolf.

O creație recentă este „trenulețul vacanței" (o replică modernă a fostelor trenuri ce duceau, cîndva, la „Vii" și la Mamaia?), din jurul lacului Tăbăcărie, un complex feroviar liliput, cu gări, poduri și, desigur, pasageri.

Prin originalitate și, mai ales, prin succes de public se remarcă luptele tătărești (Kureș), manifestare sportivă organizată la Techirghiol în cadrul „Serbărilor mării", la care participă zeci de luptători din județele Constanța și Tulcea, precum și sportivi din țară aflați pe litoral ca turiști. Marele premiu ... un berbec (în ultimii ani au participat aproape 900 de luptători și peste 170 000 de spectatori; s-au cîștigat 34 de berbeci). Luptele sînt precedate de fotbal, gimnastică și încheiate cu focuri de tabără.

Un concurs deschis tuturor turistelor aflate la mare, fără nici o condiție prealabilă (nici chiar în ce privește vîrsta!) este „Miss Litoral". Competiția, de un neobișnuit farmec, se desfășoară în faze preliminare, în stațiunile Mamaia, Eforie Nord, Eforie Sud și Mangalia. Prezentarea în fața juriului se face în costume de plajă și în ținută de seară; concurentele susțin și o probă artistică (recitare, dans, cîntec, pantomimă). Marele premiu: un sejur de 14 zile, pe litoral, în anul următor. Cîștigătoarele rîvnitului trofeu din ultimii ani: în 1977 — Patricia Gadioux — Franța; în 1978 — Mariola Klodovski — Polonia; în 1979 — Renata Budai — România; (în 1980 concursul nu a avut loc).

Și pentru copii se organizează un concurs de frumusețe: „Copilul soarelui". Iată-l, în 1980, pe cîștigătorul marelui premiu (un sejur gratuit pe litoral): micuța Beatris Delia Repka din Baia Mare, în vîrstă de 6 ani!

Pe cînd un concurs „Mister Litoral"?

Cea mai intensă activitate de divertisment se desfășoară însă în cadrul „Serbărilor mării", manifestare devenită tradițională (în 1981 a XII-a ediție), o adevărată fiesta a litoralului. O săptămînă (la începutul lunii august) de continuă sărbătoare. Serbările sînt deschise, în prima zi, de o fermecătoare paradă a portului popular și continuă printr-o mare varietate de manifestări,

litoralul devenind literalmente o scenă în aer liber, o patrie a muzicii și dansului.

Cum se distra, pe vremuri, lumea la mare?

Pe la 1860, cînd fostul Tomis abia se reîntrupa, după o agonie de secole, englezii — constructori ai unor instalații portuare și ai liniei ferate pînă la Cernavoda — organizau baluri într-o clădire de piatră ridicată tot de ei cam pe lîngă unde se află astăzi poarta nr. 1 de intrare în port.

În timpul războiului 1877—1878, vicontele Alfred de Caston, aflat în Dobrogea pe lîngă consulatul francez din Tulcea, se mira de mulțimea „café-chantanturilor". „Nu există orășel — nota vicontele — care să nu fi avut *Café-concertul* lui. Am găsit două la Tulcea, unul la Kiustenge, unul la Cernavoda și, făcîndu-și intrarea la Babadag, prietenii mei și eu ne-am întîlnit cu o trupă de artiști — muzicanți (6 femei și un bărbat)". De Caston nu-și poate ascunde ironia „*Café-chantantul* este, se pare, un puternic agent civilizator..." Nobilul francez a avut prilejul să cunoască și hotelurile dobrogene din acei ani. Ar fi locuit, în Tulcea, la hotelul „Turcia", „... excelentă și recomandabilă casă", unde a fost însă imposibil să găsească o ceașcă de ceai sau un pahar de coniac. „Dealtfel — scria vicontele — toate hotelurile din Dobrogea, cu excepția celui din Kiustenge, pare că sînt croite de același patron".

Prin 1880, o mare atracție a Constanței era, de bunăseamă, „casinul" sau „Kursaal"-ul: o baracă de lemn, instalată pe bulevard (pe locul Cazinoului actual, construit mult mai tîrziu), care cuprindea o sală de dans, două săli de lectură (aici se puteau citi ziare și reviste ca „Telegraful", „Figaro", „L'Illustration Universelle" etc.), două săli de jocuri și o terasă la malul mării. Intrarea la Kursaal se făcea pe bază de abonamente sau bilete, ale căror prețuri variau de la caz la caz astfel: abonamentul era de 50 lei pentru o familie de două persoane; familiile mai numeroase plăteau cîte 10 lei în plus de fiecare persoană. Intrarea la baluri — distracția preferată a timpului — era de 2 lei de persoană și de 3 lei pentru familie.

Primăria închiria, ca și băile, cazinoul unui antreprenor. Printre aceștia — ca o curiozitate — s-a aflat și

unicul fiu al povestitorului din Humuleşti, care — cum spunea G. Călinescu — „nu era nici deştept şi n-avea nici vreuna din însuşirile tatălui" (fiul lui Ion Creangă ar fi ţinut şi o plăcintărie la băile de la „Vii"). Gazeta „Farul Constanţei" scria, în numărul din 9 august 1880, despre Cazino: „Pe bulevard, în apropierea farului, s-a construit un frumos salon unde se strînge publicul pentru a petrece. Necesitatea lui era simţită de toată lumea. Situat pe malul mărei, împodobit cu drapele şi destul de spaţios, a devenit locul de întîlnire al tuturor. Ziua se consumă, se cîntă la piano, seara se joacă la sunetele musicei militare".

Delavrancea, în timpul periplului său euxin de la 1887, avea să „dănţuiască" şi el la unul din balurile de la „casin". Scriitorul va povesti: „În port, marinari români şi marinari englezi. *Cocatrix* (navă engleză ce supraveghea instalaţiile portuare — n.n.) petrecea vara la Constanţa; comandantul şi locotenenţii săi sunt vizitatori nelipsiţi ai balurilor şi petrecerilor organizate la Casino, la hotel Carol sau pe bulevard. Dănţuiesc la bal în mică ţinută (pantaloni albi şi giletcă cu mîneci) cu nesăturată pasiune. Adevărul mă obligă a mărturisi că au piciorul marin, dar nu-l au dănţuitor (...) Modul cum englezul joacă valsul ... la Constanţa, căci poate pe pămîntul englez o fi jucînd astfel, *c'est tout un poème*".

Clădirea actuală a Cazinoului a fost construită între anii 1904—1910 de arhitectul Daniel Renard (autor, între altele, al proiectului „Athénée Palace" din Bucureşti), în stil „art nouveau", cu elemente decorative marine. Prin realizarea acestei importante investiţii turistice — Cazinoul se va inaugura la 15 august 1910 — primăria îşi punea mari speranţe în ceea ce priveşte creşterea veniturilor comunale, deoarece urbea avea nevoie de fonduri pentru iniţierea — pe vremea lui Ion Bănescu — a unor lucrări edilitare foarte necesare. De aceea, la încheierea contractelor de antrepriză a noului edificiu, primăria constănţeană includea clauze cît mai avantajoase pentru oraş. Am în faţă contractul încheiat pentru perioada 1 mai 1911—1 oct. 1920, cu Alphons Heitz. Antreprenorul trebuia să plătească 30% din încasările brute rezultate din jocurile de cărţi şi din celelalte jocuri, dacă încasările nu depăşeau 300 000 lei (procen-

tul se ridica la 50%, dacă încasările depăşeau 800 000 de lei). Taxele pentru jocul de cărţi se fixau luîndu-se drept normă 10% din sumele puse în joc, în afară de preţul cărţilor. Un club privat (înfiinţat sub auspiciile primăriei), format din 7 persoane, urma să supravegheze regulamentul jocurilor. Directorul, crupierii, supraveghetorii şi tot personalul jocurilor intrau în răspunderea antreprenorului. Primăria trebuia să plătească un casier-contabil şi să asigure iluminatul. Heitz se mai obliga să clădească un hotel cu 250 de camere, pînă la 15 iunie 1913, pe care urma să-l exploateze, tot el, 50 de ani şi să accepte contractul încheiat de primărie cu trupa lui Davilla în timpul sezonului — 15 iunie—15 septembrie.

De regulă, contractele nu erau însă respectate de antreprenorii puşi pe căpătuială uşoară, astfel că primăria trebuia, an de an, să caute alţi întreprinzători.

„Faites vos jeux, messieurs!“ ... Sume imense se risipeau la jocurile de noroc ale Cazinoului constănţean. Mulţi îşi încercau norocul aici, la Pontus Euxinus, aruncînd în joc bănet fabulos, nemuncit de ei, pe cele 17 mese cu postav verde şi sfîrşind nu de puţine ori să-şi zboare creierii într-o cameră de hotel.

„Lumea bună“ aflată pe litoral se distra de minune. Într-o corespondenţă din Constanţa de la 1880, trimisul special al ziarului bucureştean „L'Independence Roumaine“ scria: «Ştiţi din ultima mea scrisoare că este lume multă aici. Trebuie să mărturisesc că vine din ce în ce mai multă şi dacă se va continua aşa sezoniştii nu vor mai avea unde să fie găzduiţi, deoarece hotelurile sînt deja pline. Marţi seara, un concert a fost dat, în „Kursaal-ul“ nostru, de domnişoara Carlota Levia cu concursul lui Ludovic Wiest şi al fiului său, Franz. Încîntătoarea solistă şi distinsul artist au executat diverse bucăţi din „Faust“ şi din „Bărbierul“. Inutil să vă mai spun succesul obţinut. Auditoriul a fost numeros şi ales, în care am distins pe miniştrii Turciei şi Spaniei, mai mulţi consuli cu familiile lor, directorul Căilor ferate şi funcţionari superiori». În depeşa de pe malul mării, corespondentul bucureştean mai preciza: «Alaltăieri, joi, bal la „Kursaal“. Marchizul de Monaco şi

doamna marchiză, care sînt printre noi de patru zile, au onorat petrecerea cu prezența lor». Deci, iată, turiști străini, la Constanța, încă de pe la 1880!

Uneori — ce să-i faci, la mare sîngele se înfierbîntă ușor — aveau loc și incidente amoroase. Nimic mai firesc — veți zice —, incidente amoroase au existat și vor exista, neîndoios, întotdeauna pe litoral — și nu numai aici. Dar, prin 1912, un asemenea incident a degenerat într-un adevărat scandal public, cu rezonanță internațională. Despre ce este vorba? La 25 iulie 1912, o nobilă nemțoaică — baroana de Hohenaum — venită de la Constantinopol (navele românești erau foarte căutate pentru confortul lor), a poposit la hotelul Europa din Constanța. Împreună cu însoțitoarea ei, baroneasa a descins pe terasa numitului hotel, unde, doi ofițeri de marină, crezînd — ce oroare! — că cele două doamne sînt „chanteuses", le-au acostat, dornici de o aventură euxină. Baroana nu s-a lăsat însă confundată și, indignată la culme, a protestat autorităților. Caruselul telegramelor a intrat în funcțiune, guvernul se alarmează și scandalul ia sfîrșit cu demisia prefectului județului — C. Pariano — acuzat de a nu fi acționat suficient de energic...

O problemă care a frămîntat mult, în ultimele decenii ale veacului trecut, conducerea urbei constănțene a fost aceea a asigurării unei „musici", pentru distracția publicului în timpul sezonului.

Mulți ani, la Cazino, pe bulevard, la hotelul Carol ori în Piața Independenței, lumea a valsat în acordurile „musicilor militare", care, pe lîngă faptul că erau pitorești, nu cereau sume mari pentru frumoasele lor servicii. Dar cum, nu de puține ori, muzicile din garnizoană plecau, sezonul băilor rămînea descoperit și primăria intra în panică. Astfel că, în 1893, fruntașii comunei se hotărăsc să angajeze o orchestră permanentă, care ar fi asigurat și în perioada sezonului rece desfășurarea balurilor și seratelor organizate de localnici. Orchestra comunală era condusă de un capel-maistru (Theodor Danilciu) — plătit cu 200 lei lunar — și se compunea din 12 instrumentiști, plătiți cu lefuri ce variau între 60 și 80 lei lunar. Iarna, Danilciu și oamenii lui cîntau

la balurile clubului civil, distrînd pe funcţionarii publici — care, blazaţi, plictisiţi se considerau exilaţi la Pont ca altădată Ovidiu — şi pe fetele de negustori, bucuroase că scapă cîteva ore, din atmosfera îmbîcsită de naftalină, peşte şi brînzeturi a caselor părinteşti. Pentru a putea subvenţiona orchestra, precum şi unele lucrări de sezon, primăria a impus celor veniţi la mare o taxă de 20 lei de familie, oricît de numeroasă, şi 10 lei pentru o persoană, ceea ce, fireşte, contribuia la scumpirea unui sejur pe litoral. După un an orchestra se desfiinţează şi primăria dă iarăşi zvon prin ţară pentru angajarea unei muzici militare. Receptiv, Ministerul de război dă ordin Corpului al 3-lea armată ca muzica regimentului Putna nr. 10 să cînte pe timpul sezonului băilor la Constanţa. Autorităţile locale pe teritoriul cărora se aflau orchestrele militare protestează însă vehement cînd acestea erau trimise pe litoral, dar se pare că înşişi „gagiştii“ preferau să vină la mare decît să leşine de căldură şi plictiseală în cine ştie ce urbe prăfuită...

Aveau loc la Constanţa şi serbări nautice, un minunat prilej — ca şi astăzi — de distracţie, de divertisment. Detalii despre o asemenea festivitate marină aflăm tot de la corespondentul special al ziarului „L'Independence Roumaine“ (22 august 1881): „La căderea nopţii, spectacol extraordinar: iluminaţia pe mare organizată de dl. N. Macri, căpitanul portului. În faţa bulevardului se află o mare ambarcaţiune, armată de luptă, cu sute de lumini de toate culorile (...). Douăsprezece bărci, de asemenea iluminate, înconjurau nava. Lupta a început, dar canonada nu a vut loc, deoarece focurile de artificii înlocuiau artileria. Ostilităţile au durat 20 de minute aproximativ. În momentul abordajului s-au aprins mai multe focuri bengaleze, care, iluminînd cu variatele lor reflexe marea, ambarcaţiunile şi portul, produceau un efect grandios. Era atîta lume pe bulevard, încît circulaţia devenise imposibilă. Se auzeau un murmur necontenit, strigăte de admiraţie, aplauze. Duminică, mare promenadă pe bulevard, pînă la ora zece seara. A început apoi balul, care nu s-a terminat decît tîrziu, în noapte“.

Excursiile cu vaporul erau curente, de o oră sau două pentru sezoniştii cu buzunarele mai strîmte, de cîteva zile pînă la Istanbul sau Cairo — pentru cei cu bani mulţi. Desigur, de pe bordul navelor nu lipseau „musicile militare".

Bunicii noştri vor fi păstrat multă vreme în memorie, ca pe un eveniment cu totul remarcabil, marile serbări organizate la Constanţa între 14 august—7 septembrie 1911, în beneficiul sinistraţilor de pe urma dezastruoaselor inundaţii care avuseseră loc în Moldova. Serbările s-au desfăşurat în două etape (prima, între 14 şi 15 august, organizată de Societatea marinarilor, iar a doua între 19 august şi 17 septembrie, organizată de Cazino). Spicuiesc din program : la 14 august, ora 14,30, serbare nautică, declanşată de explozia a „două granate" ; curse cu bărci cu vele şi cu rame, excursii cu vaporul „Împăratul Traian", serată veneţiană, „mari serii de ploaie de artificii", serenade de mandoline şi chitare în gondole, dansul mateloţilor şi dansuri naţionale „executate pe un ponton luminat a giorno", defilare de monştri marini şi bărci alegorice, simularea apărării unei cetăţi de coastă, spectacol cu o corabie naufragiată, în sfîrşit „mare bombardament naval între o galeră şi un torpilor" ; serbarea nautică se continuă cu : manevra de salvare a unui vas naufragiat, apariţia scafandrilor, sărituri cu biciclete în mare, alergări de cai pe mare, catarg orizontal şi vertical cu premii, curse după raţe, curse de sandoline, curse în adîncime pentru scoaterea a diferite obiecte fără costum de scafandru, curse de înot şi din nou excursii cu vaporul „Împăratul Traian" ; la 19 august are loc inaugurarea Yacht-Clubului Român cu o reprezentaţie teatrală şi bal pe vaporul „Dacia" ; la 21 august : excursie pe mare ; la 27 august : sosirea triremelor romane, debarcarea în exil a poetului Ovidiu, focuri de artificii şi „mare bal" ; 28—29 august : campionate de tenis ; 3 septembrie : defilarea unui cortegiu istoric, retragerea cu torţe, „bal cu cotilion" ; 4 septembrie : alergări de cai la Adamclisi; 5 septembrie : alergări cu patine cu rotile, concurs de patinaj ; 6 septembrie : „mari regate" cu premii ; 7 septembrie : serbări la Mamaia, concurs de nataţie, concurs

de costume de baie; 8 septembrie: „alergări de cai, mare bal cu cotilion".

La începutul veacului nostru, cînd tehnica nu își pusese încă pecetea asupra vieții cotidiene, alergările de cai erau deosebit de gustate, constituind, mai cu seamă pe litoral, una din marile atracții ale festivităților organizate aici. Din păcate, azi, deși chiar pe malul mării există o renumită crescătorie de cai de rasă (Herghelia Mangalia) — ce spectacol uluitor oferă grațioasele cabaline alergînd cu faldurile coamelor în briza după-amiezii, pe fondul albastru al mării tălăzuite! — concursurile hipice sînt încă relativ rare. Fără doar și poate însă că acest frumos sport va cunoaște, cu vremea, un veritabil reviriment la Pontus Euxinus, deoarece Dobrogea are vechi tradiții ecvestre. Sciții, vechii locuitori ai provinciei, erau neînfricați războinici, iar cavaleria lor printre cele mai temute în lumea barbară. Geții au fost și ei aprigi cavaleri. În timpul lor, comerțul cu cai a ajuns la o mare înflorire (Filip al II-lea al Macedoniei ar fi cumpărat de la gurile Dunării 20 000 de cai pentru regenerarea raselor macedonene). Ei, geții, pe vremea exilului tomitan al lui Ovidiu, făceau dese incursiuni în cetățile pontice, călări pe cai semisălbatici, fără șa. Dimitrie Cantemir, în „Istoria Imperiului Otoman", amintește că în Dobrogea se creșteau rase de cai foarte buni, cu performanțe apropiate celor moldovenești. Caracteristicile calului dobrogean erau următoarele: talie de la 1,30 m la 1,35 m; capul — de aceeași formă cu a celui arab, fruntea largă, profilul drept; urechile — mici și mobile; gîtul — scurt; membrele — solide. Caii de Dobrogea erau buni alergători și rezistau la curse de fond pe foarte mari distanțe. În 1890, la hipodromul din Iași, la o cursă de 8 000 m, unde au luat parte și trei cai englezești pur sînge, premiul a fost cîștigat de un cal de Dobrogea, cu o viteză medie de 13 m pe secundă.

Un moment important în activitatea de îmbunătățire a raselor de cai dobrogeni a fost înființarea, în anul 1899, la Anadolchioi, a unui „depozit de armăsari". La fondare, depozitul avea 11 armăsari din care: 2 de rasă englezească, 5 de rasă anglo-arabă, 2 de Dobrogea, 2 de rasă românească, de munte. Între 1900 și 1912 s-au im-

portat din sudul Franței 115 armăsari de rasă anglo-arabă. În aceeași perioadă au mai fost importați 5 armăsari de rasă arabă din Turcia, 3 armăsari pur englezești, 3 din Belgia și alți 3 din Galiția.

Alegările se desfășurau pe hipodromul de la Anadolchioi, de regulă în lunile mai și septembrie. „Hipodromul — nota scriitorul Ioan Adam — e o înjghebare cu totul primitivă, un loc deschis cu o pistă de formă circulară, înconjurată de două rînduri de ostrețe joase, prin făgașul cărora se fac alergările. Astfel, în incintă cît și în afară, dincolo de fîșia întrecerilor, stă fără plată mulțimea celor curioși. Ceilalți privitori cu dare de mînă plătesc locuri sub pavilionul elegant, ce ți se înalță în față". Alergările începeau la ora 15 și se deschideau cu întrecerea căruțelor. După căruțe, veneau la rînd caii dobrogeni, călăriți mai ales de băieți între 12 și 13 ani, fără șa. Urmau apoi călăreții. În pauze cînta nelipsita fanfară militară.

Printre sutele de mii de turiști români și străini care vizitează meleagurile euxine, figură cu totul aparte fac vînătorii, cu puștile, cîinii miraculoși și, firește, cu impresionanta lor fantezie. Dar aici, în Dobrogea, mai mult decît oriunde, vînătorii sînt în elementul lor, deoarece aventurile cinegetice se încheie întotdeauna, datorită bogăției vînatului, cu izbînzi memorabile. Iată și cîteva curiozități cinegetice dobrogene, înregistrate de-a lungul vremurilor

Meleagurile de la Pontul Stîng au fost întotdeauna renumite prin marea lor diversitate și bogăție faunistică. La Callatis a existat, potrivit unei inscripții (sec. III e.n.), cea mai veche asociație vînătorească de pe teritoriul patriei noastre. Călători ca Robert Bargrave, Grillparzer, Ionescu de la Brad — și nu numai ei — au consemnat varietatea speciilor de păsări sălășluitoare în acest ținut, cu deosebire în Valea Carasu, în nordul Dobrogei și în deltă.

În anul 1853, francezul Boucher de Perthes, voiajor prin părțile noastre, a avut prilejul să constate că „vînatul este foarte abundent aici și mistreții ajung la o mărime anormală", iar „lupii se arată și ei, dar nu se dau la oameni decît iarna cînd le lipsește altfel de pradă". De Perthes descrie și modul original de vînare

a mistreților în Dobrogea: „Oamenii de prin partea locului vînează mistreții adăpostindu-se într-un butoi și de acolo trag în fiara ce-și caută în toate părțile dușmanul. Cîteodată se năpustesc furioși în butoi, dar cum de obicei această năpustire nu se repetă decît arareori, butoiul rămîne nesfărîmat".

O altă curiozitate cinegetică locală era vînătoarea vulpilor cu troaca sau tigva. Acest sistem de a vîna, pitoresc și original, folosit cîndva de vînătorii fără permis, a fost descris de geograful Constantin Brătescu.

Mai întîi, vînătorul pregătea tigva, rupînd-o din vrej și lăsînd-o să se usuce la soare pînă ce devenea sunătoare; apoi o tăia la partea superioară. Prin orificiul tigvei introducea o bucată de carne, fixată cu cocă. Înarmat cu vreo șapte-opt asemenea tigve, braconierul pleca la vînat. În pădure, punea tigvele în apropierea unor cărări mărginite de tufișuri, apoi răspîndea fulgi albi, care să atragă vulpea. Șiretul animal mirosea fulgii, dar, nemulțumit de inconsistența lor, inspecta tigvele, adulmecînd carnea. Dacă băga capul în tigvă, nu-l mai putea scoate din cauza urechilor; înnebunită, vulpea lovea tigva de copaci, făcînd zgomot. Astfel vînătorul prindea vulpea vie!

Dar să voiajezi în ținuturile euxine și să nu guști din renumitul „borș pescăresc", iată un lucru nu numai de neînchipuit, însă și de neiertat (desigur, pentru gurmanzi). Să mănînci borș pescăresc pe malul unei bălți dunărene și să bei vin de Niculițel sau de Măcin, ca marele scriitor francez Antoine de Saint-Exupery (prin anii de dinaintea celui de-al doilea război mondial) este un lucru de neuitat, așa cum dealtfel a și mărturisit autorul „Citadelei"!

Pescuitul este o îndeletnicire străveche a oamenilor de pe aceste meleaguri. Printre numeroasele specii de pești ce populează apele dobrogene, morunii sînt cei mai apreciați, atît pentru carnea lor gustoasă cît și pentru icrele negre, renumite în toată lumea. O interesantă descriere despre prepararea morunului ne-a lăsat Paul din Alep, arhidiacon și secretar patriarhal, călător la Pontus Euxinus în secolul al XVII-lea. Vizitînd brațul dunărean Chilia, Paul din Alep a rămas uimit de bogă-

ţia pescuitului, mai cu seamă de sturioni. Aici ar fi cumpărat un morun greu de vreo 80 de ocale, pe care un măcelar i l-a desfăcut în bucăţi. „Şi binecuvîntat fie Ziditorul — notează voiajorul arab — că nu s-a pierdut nimic din peşte, căci toate măruntaiele sale erau numai icre, pe care le pune separat pe o scîndură şi, adăugîndu-le o cantitate de sare, aşază deasupra lor altă scîndură sau blană, cu pietroaie mari ca să se usuce sîngele şi zeama. Cît despre oase, le-am sărat şi le-am presat cu pietre, pînă le-a pierit umezeala, şi apoi am umplut cu ele două butoaie mari, neazvîrlind ca nefolositoare nici cea mai mică parte. Pielea şi zgîrciurile sînt chiar mai bune decît carnea; iar savoarea acestui peşte este de nedescris". Desigur, călătorul sirian a învăţat, în deltă, să facă şi ciorbă de peşte: „Cînd voiam să pregătim o parte din el (din morun — n.n.) puneam apă cu ceapă şi şofran într-o oală şi cînd fierbea peştele găseam o mare cantitate de grăsime plutind la suprafaţă, căci carnea de morun e plină de ulei curat...".

Despre renumitul borş pescăresc s-au scris multe şi frumoase rînduri. Prozatorul Ştefan Bassarabescu, călător la 1884 prin insulele de la gurile bătrînului Danubiu (dealtfel el a stat cîţiva ani la Sf. Gheorghe), a descris în revista „Contemporanul" cu abundente detalii modul de preparare a deliciosului borş: „La o depărtare de vreo zece paşi ardea un foc; lîngă dînsul doi oameni curăţau o mulţime de peşte, puteai să hrăneşti un regiment de soldaţi. După ce l-au curăţat, l-au trîntit în cazanul ce sta spînzurat pe foc şi au pus un braţ de vreascuri pe jăratic. După ce a fiert peştele, cuhniul şi cu ajutorul lui au luat cazanul de pe foc, au vărsat zeama în alt cazan şi peştele cel fiert l-au aruncat devale; pe urmă au ales vreo douăzeci de morunaşi mici, ca vreo 10 oca de peşte şi l-au pus în zeama aceea; au pus o mînă de sare, o mînă de ardei şi au pus-o din nou pe foc. Peste un sfert de ceas, zeama era gata şi ne-am pus la masă; în viaţa mea n-am mîncat ceva mai cu gust!".

Dar cei mai mulţi vizitatori ai litoralului românesc, de ieri şi de azi, s-au mulţumit şi se mulţumesc, fie din lipsa unor aptitudini cinegetice ori pescăreşti, fie din lipsă de timp, să frecventeze pentru o specialitate culi-

nară vînătorească ori pentru un borş pescăresc restaurantele din staţiunile euxine.

Restaurantele şi mai cu seamă grădinile de vară erau şi pe vremuri numeroase (fără să mai vorbim de cafenele şi de cîrciumi, în număr de... cîteva sute numai la Constanţa!) şi confereau litoralului un pitoresc aparte. Cei ce, la sfîrşitul veacului trecut, făceau băi la „Vii“ puteau mînca „grătar naţional“ şi să bea bere la foarte renumita, în epocă, grădină „Gruber“; tot pe atunci, în Piaţa Independenţei, de bună reclamă se bucura „Berăria regală“, unde se servea bere „Bragadiru“, dar mai cu seamă berea „Sleeping-Car“. Decenii la rînd a distrat publicul venit la mare restaurantul „Capato“, aflat la intersecţia dintre străzile Mircea cel Bătrîn şi Tomis, precum şi restaurantul „Grand“ (la parterul hotelului cu acelaşi nume — azi hotel „Victoria“). Protipendada frecventa restaurantele de înaltă clasă de la Cazino şi de la parterul hotelului „Palace“.

Publicitatea comercială nu lipsea şi, cînd citim, azi, reclamele inserate în presa vremii, nu ne putem reţine un zîmbet. „Vreţi să beţi un vin bun şi natural? — îşi avertizează un negustor virtualii clienţi —, nu-l căutaţi pe la localurile din centru, ci alergaţi cu toţii la Cîrciuma Naţională a lui C. Georgescu!“ „Nu mîncaţi! Nu beţi! — intervine prompt un anunţ — pînă nu vizitaţi restaurantul Tudorache. Cel mai renumit Grătar Naţional din Constanţa. Vinuri alese!“ O altă reclamă ţine să convingă clientela că „Toţi oamenii politici beau numai vinurile Pietroasa — Drăgăşani, Steluţa şi Bordeaux!“. În sfîrşit, iată un exemplu de „ingeniozitate“ publicitară: „Ideile geniale vin în minte numai cînd bei vinurile naturale la cîrciuma lui Ion Suciu. Restaurant ca la mama acasă“...

Sîntem în al optulea deceniu al veacului al XX-lea. Posibilităţile de divertisment sînt, pe litoral, mai numeroase ca oricînd: baruri şi restaurante — strălucitoare, ca pietrele preţioase dintr-un giuvaer al celor vechi — fascinante parcuri de distracţii, baze sportive cu dotări moderne, activităţi de agrement dintre cele mai variate (excursii, vînătoare şi pescuit, concursuri etc. etc.). Cred însă — şi nu exagerez — că singură, marea, cu zbuciumul ei neîntrerupt, cu fascinaţia ei solară şi cu

mereu schimbătoarea ei înfățișare, ca o femeie cochetă și tumultuoasă, poate oferi tuturor temperamentelor, tuturor oamenilor aflători la țărmul ei clipe de clocotitoare bucurie, de încredere creatoare și de liniște lăuntrică; marea, cu miraculoasele sale însușiri, poate suplini și cele mai perfecționate și rafinate mijloace de agrement. Cum spunea Tudor Arghezi: meleagurile euxine „sînt în stare să obsedeze un om, să-l facă să scapere ca o lumină și să-i dea năravuri serafice de îngeri".

Capitală artistică estivală

Litoralul oferă şi iubitorilor muzicii, dansului şi teatrului, an de an, un program tot mai bogat, mai generos, onorat de nume şi instituţii artistice de prestigiu din toate centrele culturale ale ţării. Mii de artişti profesionişti ori amatori pun în joc întreaga măsură a talentului lor ca vacanţele la mare să devină o autentică sărbătoare culturală, o sărbătoare a spiritului.

Vara, majoritatea teatrelor ţării poposesc la Pontus Euxinus, ca la un uriaş festival artistic. Locuitorii de la ţărmul mării, iubitorii Thaliei din staţiunile euxine sînt, desigur, nişte privilegiaţi, nişte răsfăţaţi: nicăieri în ţară (chiar în Capitală) nu pot fi vizionate spectacolele atîtor scene ca aici, pe litoral. Criticul Călin Căliman aprecia în revista „Contemporanul": „Sezonul estival al litoralului a ajuns să reprezinte o adevărată *stagiune republicană* a artiştilor profesionişti şi amatori (...). Sînt zile în care pe scenele litoralului au loc simultan spectacole a şapte-opt teatre din ţară. Din numeroasele discuţii purtate cu spectatori feluriţi, am înţeles că această amplă desfăşurare de forţe artistice este de natură să consolideze relaţiile scenei cu publicul: pentru mulţi spectatori din ţară, zilele de concediu marin echivalează practic — din punct de vedere al participării la spectacole — cu tot restul unui an...".

La stagiunea estivală a teatrului românesc îşi dau concursul toate cele zece teatre bucureştene în frunte cu Teatrul Naţional „I. L. Caragiale", teatrele naţionale

din Iaşi, Cluj, Craiova, Timişoara, teatrele din Sibiu, Bacău, Deva, Ploieşti, Piteşti, Galaţi, Braşov, Piatra Neamţ şi altele. Teatrele constănţene (dramatic, liric, de păpuşi, „Fantasio") desfăşoară în perioada iunie—septembrie un adevărat maraton artistic.

În acelaşi timp, prezenţa la mare a unor ansambluri ca „Rapsodia Română", „Ciocîrlia", „Banatul", „Ciprian Porumbescu", „Maramureşul", „Cindrelul", „Mioriţa", „Doina Argeşului" conferă vieţii artistice de pe litoral un deosebit prestigiu.

Numai în 1976, de pildă, au fost prezentate pe scenele de la ţărmul euxin 245 de spectacole de teatru, 220 de revistă şi muzică uşoară, 110 lirice — operă şi operetă; în total au avut loc în acel an 750 de spectacole de toate genurile (inclusiv spectacole de amatori), urmărite de circa 2 500 000 de spectatori.

Nici filmul nu este neglijat pe litoral; 11 grădini-cinematograf, cu o capacitate de aproape 16 000 de locuri, prezintă turiştilor, tuturor iubitorilor celei de-a şaptea arte, numeroase gale de filme, o bogată gamă de producţii cinematografice româneşti şi străine, majoritatea în premieră.

Deci putem afirma, fără teama de a exagera, că litoralul vara nu este numai o metropolă turistică, ci şi — fapt cu totul remarcabil — o capitală artistică.

Pe litoral, teatrul şi spectacolele muzicale au tradiţii străvechi. Localurile de desfăşurare a celor mai diverse spectacole sau manifestări de rit — teatrul, amfiteatrul, sanctuarul — sînt atestate în cetăţile pontice Histria, Tomis şi Callatis. Tomisul se spune că ar fi avut şi circ şi stadion (un Istros Callatianul a scris — potrivit izvoarelor antice — chiar o frumoasă carte despre tragedie). Odată cu decăderea cetăţilor euxine vor dispare, fireşte, şi preocupările pentru teatru, care vor renaşte tîrziu, după multe veacuri, abia cînd Dobrogea va reintra în fruntarii româneşti.

În ultimele decenii ale secolului trecut, pe meleagurile pontice — mai ales la Constanţa — au existat chiar stagiuni estivale, însă cu spectacole care se desfăşurau pe scene improvizate, deoarece multă vreme sălile de teatru au lipsit, în localităţile euxine, cu desăvîrşire

(sala Elpis va fi inaugurată în 1904, iar cea a cazinoului în 1910). Actorii — unii de primă mărime — se produceau în grădinile de vară, pe scene fără rampă, cu cortine primitive și culise gata să se prăbușească.

Prin 1884, îl întîlnim, la Constanța, pentru prima oară, pe unul dintre ctitorii teatrului românesc: Matei Millo. Trei ani mai tîrziu, renumitul cupletist I. D. Ionescu, de la „Junion", vestita grădină bucureșteană, va juca în beneficiul lui Eminescu, fapt ce dovedește o mare deschidere sufletească atît la cunoscutul actor cît și la publicul constănțean, care făcea primii pași în formarea gustului pentru teatru. În 1890, emoționa publicul din mai multe localități dobrogene cu isprăvi ale lui Iancu Jianu și doine cîntate din coajă de mesteacăn — meșteșug în care era neîntrecut — popularul actor Zaharia Burienescu, ce, dealtfel, va mai reveni deseori la Constanța.

Un turneu pe litoral însemna, la finele secolului trecut, o întreprindere temerară. La neplăcerile drumului — lung, întortocheat, obositor și, mai ales, costisitor —, la sărăcia mijloacelor scenice se adăuga mizeria cazării, pentru că actorii nu puteau să-și permită luxul de a lua camere la hotelul „Carol", singurul confortabil. Totodată, viața era scumpă, iar rețetele slabe. Totuși, actorii veneau deseori la Pontul Euxin, înscriind în istoria vieții artistice estivale de pe litoral pagini dintre cele mai fermecătoare.

Ultimul turneu dobrogean al lui Matei Millo a avut loc în vara anului 1890, cînd renumitul actor trecuse de 80 de ani. A jucat în „Jianu" pe o scenă improvizată, firește, într-un șopron la hotelul „Metropol". Actorii, pe atunci foarte tineri, I. Soreanu și Coco Demetrescu, care l-au însoțit în acest turneu, își vor aminti de unul din acele savuroase incidente scenice, atît de familiare în lumea teatrului dintotdeauna, mărturisire consemnată de teatrologul Ioan Masoff: „La scena cînd trebuia să desfacă niște lanțuri, Millo încurcîndu-se, suflerul s-a simțit dator să-i șoptească: Dezleagă-i lanțurile musiu Millo! pînă ce Millo, plictisit, s-a adresat celui din cușcă, în auzul publicului: Iacă, în necazul tău, nu vreau să le desfac; le-oi desface cînd mi-o veni mie pofta!".

Pe neîntrecuta actriţă Aristitza Romanescu o găsim la Constanţa în 1891, împreună cu Grigore Manolescu, în 1893 la Constanţa şi Tulcea însoţită de Constantin Nottara, în 1895 din nou la Constanţa, unde va prezenta spectacole cu piesa „La treizeci de ani" de M. Polizu-Micşunescu (în sala Cazinoului) şi în 1896 la Tulcea. Despre turneul tulcean, un ziar local scria: „Dacă astăzi (2 noiembrie 1896) Aristitza Romanescu schimbă luxul Teatrului Naţional pe o scenă din provincie, nu o face din intenţie bănească, o face din rîvna ce are pentru artă, din curiozitatea ce împinge pe toate sufletele mari la a cunoaşte necunoscutul. Concetăţenii noştri care au revăzut-o îndeplinind rolul Ofeliei din Hamlet ne vor scuza, poate, şi vor zice că am scris prea mici cuvinte pentru un talent aşa de mare".

Activitatea teatrală desfăşurată la Constanţa de către prestigioşii noştri actori a contribuit la formarea gustului pentru arta dramatică a locuitorilor de aici, vitregiţi de existenţa unor instituţii culturale permanente, de o tradiţie artistică solidă. Krikor Zambaccian, constănţean de origine, mărturisea: «La vîrsta de 11 ani (1900) am luat cunoştinţă de viaţa antică prin teatru, asistînd la o reprezentaţie a piesei „Ovidiu" a lui Alecsandri, pe care o trupă de artişti a Teatrului Naţional din Iaşi (Aglaia Pruteanu, Cîrjă, State Dragomir etc.) o dădea pe scena unui teatru de vară, construit din scînduri, cam în faţa vechiului Cazino de pe bulevard, dărîmat în urmă». Iar artistul de operă Ionel Băjescu-Oardă istorisea într-o frumoasă carte de amintiri: «La Constanţa am văzut-o pentru prima oară poate pe cea mai mare artistă de operetă pe care am avut-o noi, pe Nora Marinescu, care, la vîrsta de 14 ani, a creat în trupa tatălui său, Alexandru P. Marinescu, rolurile principale din Pericola, Păpuşa, Mam'zelle Nitouche, Da-ş fi rege, Fata mamei Angot, Mascota... În sfîrşit, tot la Constanţa, am văzut pentru prima oară „O scrisoare pierdută"; aveam 9 ani...».

Este interesant de observat că primul mare succes de scenă a lui Leonard, „prinţul" operetei româneşti, a avut loc la Constanţa. Angajat în trupa lui Al. Bărcănescu şi Niculescu-Buzău, Leonard a cîntat, în prima-

vara anului 1905, în sala „Elpis". Afacerile băneşti ale trupei merseseră pînă atunci foarte prost. C. Niculescu-Basu, şi el membru al trupei, avea să povestească: „Luasem o odaie la un popă... De această dată stăteam patru inşi într-o cameră... pentru economie! Eu cu Leonard şi Buică cu Cigalia. O plăteam cu 12 franci pe toată luna, cu foc, serviciu, lampă cu gaz, perie de ghete şi vacs! Ne pusesem pe o economie grozavă, să putem strînge un ban, doi, pentru zilele cînd turneul va lua sfîrşit". Leonard cînta rolurile de prim tenor, deoarece Al. Bărcănescu îşi pierduse vocea şi, cu toate eforturile depuse, nu mai putea cînta. La Constanţa, fermecătorul şi talentatul cîntăreţ se va bucura de un mare succes, fiind ovaţionat în fiecare seară. Îndemnat de colegi, a dat chiar şi un „beneficiu", cu titlul: „Ultima reprezentaţie de adio, în beneficiul tenorului N. Leonard". Trupa a prezentat, cu acest prilej, pentru a doua oară — lucru riscant — spectacolul cu opereta „Vînt de primăvară". „A fost cea mai plină sală de teatru — îşi amintea Niculescu-Basu — ce s-a văzut vreodată la Constanţa, cu toate că preţurile biletelor fuseseră uşor ridicate. Reţetă netă: 950 de franci! O avere! Ce n-ar fi putut face Leonard cu banii aceştia! El era însă mînă spartă şi nu putea cheltui singur. În cîteva zile i-a împrăştiat pe toţi!".

Aflată în apogeul carierei sale, Agatha Bârsescu vine şi ea la Constanţa, în 1906, unde prezintă spectacole de mare succes cu piesele „Medeea" de G. Legouvé şi „Magda" de H. Suderman. Constănţenii au condus-o cu facle pînă la hotel, strigînd „Trăiască Bârseasca!". O regăsim la Constanţa, în 1923, cînd, întoarsă din America, se bucură de o caldă primire din partea locuitorilor de aici. „Am ajuns — consemnează artista în memoriile sale — la Constanţa dimineaţa, pe la opt, deşi sosirea a fost anunţată pentru ora nouă (...). Stăteam încă pe bord şi observam că piaţeta portului se umplea mereu de lume, o lume imensă, care sporea necontenit: militari, studenţi, doamne, trăsuri peste trăsuri, automobile, iar la urmă muzica. Din trăsuri şi automobile coborîră doamne şi domnişoare cu buchete de flori. Era o mare de capete şi lumea curgea mereu valuri-valuri (...). În sfîrşit s-a lăsat scara pentru cobo-

rîre. Am fost deodată recunoscută şi toată lumea a început să strige: Ura! Ura! Trăiască marea actriţă Agatha Bârsescu!".

Un moment artistic important l-a constituit inaugurarea, în 1910, a sălii Cazinoului din Constanţa. Pentru acest eveniment a fost invitată trupa lui Alexandru Davilla care avea un contract permanent pentru lunile de vară, actor talentat, cunoscut însă mai ales ca autor al capodoperei dramatice „Vlaicu Vodă". Davilla era şi un pătimaş iubitor al mării, îşi cumpărase chiar un cutter cu care se avînta pe valuri, de-a lungul ţărmului. Pasiunea de argonaut îi pricinuia şi necazuri, deoarece întîrzia mereu la spectacole. Despre acest turneu ne-a lăsat cîteva însemnări scriitorul Ion Marin Sadoveanu: „Se inaugurase stagiunea cu o piesă a lui Th. de Bainville, *Gringoire*, plină de poezie şi acţiune. Davilla, rareori amintit, astăzi, ca actor, interpreta pe Ludovic al X-lea, regele Franţei, iar Ion Manolescu pe poetul Gringoire. Urmau apoi piese „moderne" pe vremea aceea, din lumea teatrului francez, fără valori excepţionale, e adevărat, dar superioare, de pildă, unei „Drame la Belgrad", melodramă oribilă, improvizată din recenta execuţie a regelui Alexandru şi a reginei Draga, pe care trupe abia înjghebate, cu nume răsărite totuşi, le jucau prin grădinile de vară..." Un an mai tîrziu (1911), trupa lui Davilla poposeşte din nou pe malul mării, începîndu-şi seria reprezentaţiilor cu piesa „Vezi de Amelia" de Feydeau, la Cazino. Au urmat apoi spectacole cu piesele „Norocul lui Bibiţă" şi „Youyou".

În viaţa artistică a litoralului îşi face loc, după 1900, şi filmul. Mult timp „Berăria Regală", începînd de prin 1904, va prezenta filme scurte, în cadrul programelor de divertisment. Vor mai rula filme în grădina „Splendid", la Cazino, în sala Arax, iar casa de filme Pathé Frère din Paris a deschis un cinematograf în Piaţa Ovidiu. Reprezentaţii de cinematograf aveau loc, de asemenea, în fiecare seară, prin 1909, în parcul Mitică Georgescu.

Edificatoare, pentru a ne face o idee despre viaţa teatrală din Dobrogea de la începutul secolului, cînd doar pasiunea şi talentul actorilor puteau suplini lipsa sălilor de teatru, a celor mai elementare dotări tehnice,

sînt memoriile cunoscutului artist de operă G. Niculescu-Basu, amintit mai înainte. Primul spectacol organizat de prestigiosul cîntăreţ în acest ţinut a avut loc în anul 1903, pe cînd era încă elev, la Măcin, pe scena improvizată a unei cafenele. În 1905 participă la turneul constănţean al lui Bărcănescu, iar în 1915 întreprinde un turneu cu operele „Faust", „Rigoletto" şi „Lucia", la Tulcea. Pe vremea aceea, oraşul dunărean nu avea o sală de teatru. Spectacolele urmau să fie reprezentate în sala unui cinematograf, care — îşi amintea artistul — „era lungă şi nesfîrşită ca un teren şi lată de cel mult 5-6 metri. De înălţime nu mai vorbesc, fiindcă sta să ne cadă în cap. Scena era o prelungire a sălii (...) Culisele erau nişte miniaturi, deoarece nu erau mai late de 50-60 cm. Distanţa de la ziduri la culise era atît de mică, încît un actor, ieşind din scenă, trebuia să stea cu faţa la zid, aşa cum intrase, fiindcă la cea mai mică încercare de întoarcere risca să fie văzut de public". Deoarece nu existau cabine, cei 40 de actori se îmbrăcau la hotel şi veneau la teatru gata deghizaţi. Pentru schimbarea costumelor între acte, actorii ieşeau în grabă pe o uşă din spatele scenei şi dădeau fuga la hotel. Cum uşa era de regulă blocată, de un alt public care asculta opera pe gratis, servitorii aveau mult de furcă pînă să dea afară mulţimea. Fireşte, în asemenea condiţii, incidentele aveau loc cu duiumul. Iată unul dintre ele relatat de Niculescu-Basu, care juca în „Faust" rolul lui Mefisto: „În actul întîi din Faust, cînd Mefisto întinde tenorului cupa, trebuia să apăs pe butonul care produce flacăra. Prin ce împrejurare nu-mi dau seama — dar probabil din pricina enervării în care mă aflam şi a gesturilor scurte ce trebuia să fac pe această scenă mizeră — în momentul, zic, cînd am apăsat pe buton, mi-a sărit flacăra pe tricou. Şi acum să te ţii jonglerie: cu mîna dreaptă întindeam tenorului cupa, cu gura cîntam, cu ochii mă uitam la maestrul care-mi făcea semne că mă aprinsesem — mărindu-mi cu gesturile lui şi mai mult disperarea — şi cu mîna stîngă încercam să sting focul (...). În pauză am dat fuga la hotel să mă schimb, în hazul şi în strigătele haimanalîcului de pe stradă şi care se ţinea după mine zbierînd: «Uite dracu pe uscat!»"

Un eveniment liric de neuitat a avut loc la Constanța în 1916: stagiunea trupei de operete C. Grigoriu, din care făceau parte Maximilian și Leonard (conducătorii asociați ai trupei), Virgil Bărcănescu, Al. Gheorghiu și alți artiști talentați. Primul spectacol a avut loc în ziua de 28 mai, cu opereta „Orientalia" (muzica Gustav Hugo). Au urmat apoi: „Swen et Co." de R. Witenberg și „Pericola" de Offenbach (29 mai), „Susanne" de Jean Gilbert (30 mai), „Alteța sa" de L. Ascher (1 iunie), „Cowboy-ul" („Tîrgul fetelor") — muzica de Victor Iacob (2 iunie), „Vînzătorul de păsări" de Karl Zeller (3 iunie), „Stella" — muzica de Oscar Strauss (4 iunie), „Văduva veselă" de Fr. Lehar (6 iunie), „Voievodul țiganilor" de J. Strauss (9 iunie), „Comunarzii" de Kalman (11 iunie), „Milionara" — muzica de Heinrich Bote, „Vagabonzii" — muzica de C. M. Ziehrer (15 iunie), „Dama în roșu" de Witenberg (20 iunie), „Fata din lună" de Karl von Stigler (25 iunie), „Lăutarul" de Kalman (1 iulie). După acest turneu, încheiat la 2 iulie, trupa de operetă Grigoriu se va destrăma. C. Maximilian își amintea peste decenii: „La 1 iulie, conform contractului, am fost poftiți să plecăm. Dar unde? cu ce trupă? Parte din actori ne cereau executarea contractelor de angajament și pe drept cuvînt, iar altă parte invoca pretextul că nu și-au isprăvit băile, pentru care primiseră să vină la Constanța; în sfîrșit, alții se lăsară prinși de distracțiile Cazinoului. Orchestra de asemenea a refuzat să ne urmeze. Se angajase la Cazinou pentru concerte de promenadă".

Pînă la înființarea Teatrului de stat din Constanța (1951), pe litoral, în afara formațiilor locale de amatori — a existat aici o bună tradiție a mișcării artistice amatoare — trupele de profesioniști din București și din provincie sau formații muzicale și soliști de peste hotare (multe, improvizate, e adevărat și cu repertoriu ușor, uneori chiar vulgar, altele însă de un real prestigiu artistic, cum am văzut) vor fi mereu prezente, creînd, în ținutul de la marginea mării, un climat spiritual elevat.

Un eveniment remarcabil pentru viața culturală euxină l-a constituit înființarea, în 1951 — întîiul spectacol,

în ziua de 2 mai, cu piesa „O scrisoare pierdută" de I. L. Caragiale — a unui teatru permanent, la Constanța. Primul colectiv, format din 40 de oameni, între care 23 de actori proveniți, cei mai mulți, de la Teatrul Național din București ori de la alte teatre din țară, cărora li s-au adăugat actori ai fostei trupe locale a teatrului „Filimon Sîrbu" —, deși puțin numeros, dădea spectacole cu săli arhipline, la Elpis (actuala clădire a fost inaugurată în 1952). Colectivul artistic actual, format din actorii Ileana Ploscaru, Romel Stănciugel, Lucian Iancu, Emil Bîrlădeanu, Ana Mirena, Emil Sassu, Elena Gurgulescu, Titus Gurgulescu, Virgil Andriescu, Vasile Cojocaru, Longin Mărtoiu, Diana Cheregi, Maria Nestor, Eugen Mazilu ș.a. cu aportul regizorilor Ion Maximilian și Gheorghe Jora, al scenografului Eugenia Tărăsescu-Jianu, al secretariatului literar (dr. Romeo Profit și Georgeta Mărtoiu) și firește, al directorului Jean Ionescu, oferă publicului constățean, printr-un repertoriu larg și generos, de înaltă ținută artistică, clipe de neuitat.

În anul 1957, două teatre noi își deschid stagiunile: Teatrul de păpuși, cu piesa „Peștișorul de aur", după basmul lui Pușkin (animat de Claudiu și Lucia Cristescu) și Teatrul de estradă, cu spectacolul „Escală la Constanța" (conducători artistici: Ion Drugan și Aurel Manolache). Cele două teatre au cunoscut o evoluție de excepție. Astfel, Teatrul de păpuși, cu actori distinși cu premii în țară și peste hotare (Aneta Forna-Hristu, Georgeta Nicolau ș.a.), a devenit, cu deosebire în ultimii ani, o prezență de prestigiu în viața artistică românească și internațională (Premiul I la prima ediție a Festivalului național „Cîntarea României" cu spectacolul „Călina Făt-Frumos", participări la festivalurile internaționale de la Moscova, Belgrad, Zagreb, Istanbul, Nancy, Pecs).

Teatrul de estradă — azi „Fantasio", condus de compozitorul Aurel Manolache, cu un colectiv artistic valoros (Jean Constantin, Gelu Manolache, Ilona Moțica, Vali Manolache, Trio Do-Re-Mi, Clara Anton, Coca Andronic, Dumitru Caramitru, Mariana Cerconi, Fritz Braun, Victor Imoșeanu) — a cunoscut și el succese prestigioase, bucurîndu-se de aprecierea unanimă a unui

public foarte larg (la primele două ediţii ale Festivalului Cîntarea României, colectivul acestui teatru a obţinut Premiul I).

Un eveniment cu intens ecou în lumea iubitorilor de frumos a fost înfiinţarea (în cadrul Teatrului Fantasio) a Ansamblului de balet contemporan şi clasic, format din tineri absolvenţi ai Şcolii de coregrafie şi ai Academiei de balet din Moscova şi condus de maestrul Oleg Danovschi — artist emerit (secretar artistic: N. Spirescu).

În 1958 îşi iaugurează activitatea cu opera „Liliacul" de Johann Strauss, sub conducerea artistică şi muzicală a regizoarei Aca de Barbu şi a dirijorului Constantin Daminescu, în coregrafia maestrei de balet Mireille Savopol, Teatrul liric. De atunci şi pînă azi au fost prezentate peste 70 de titluri de spectacole în premieră, vizionate de mai bine de un milion şi jumătate de spectatori. Spectacolele cu operele „Năpasta" şi „Regele Istros" au primit Premiul I şi respectiv Premiul III în cele două ediţii ale Festivalului Cîntarea României. Colectivul Teatrului liric — cu artişti de înaltă ţinută profesională ca: Aida Abagiev-Hartia, Margareta Andriescu-Tomazian, Niculina Cîrstea, Lucreţia Covali, Veronica Diaconu, Maria Dorobanţu, Irina Ionescu, Bucura Iordăchescu, Gabriela Popescu, Romfilia Radu, Gabriela Tofănel-Popescu, Luminiţa Teleabă, Iacobina Vlad, George Arnăutu, Victor Axinte, Iosif Buibaş, Sofronie Cadariu, Nicolae Călinescu, Anatol Covali, Ilie Găntoiu, Nae Ivănescu, Constantin Jurăscu, Vasile Pascali, Iuliu Puşcaşu, Radu Tofănel-Popescu, Gheorghe Ţirea, dirijorii Constantin Daminescu, Tiberiu Popovici şi Gheorghe Stanciu, regizorii artistici Gh. Bărbulescu şi Ion Drugan, maestra de balet Mireille Savopol, maestrul de cor Boris Cobasnian, corepetitorii Carmen Gutuleanu, Rozalia Vâlsan, Mircea Emandi şi Silvia Ţigmeanu — condus de Gh. Munteanu şi Costică Ghinea (secretariatul muzical: Ioana Paţe şi Aurel Vâlsan) a contribuit şi contribuie cu autoritate la dezvoltarea gustului pentru arta autentică al locuitorilor de la mare, al turiştilor veniţi la Pontul Euxin.

Recent a fost înfiinţată, spre satisfacţia melofililor constănţeni, o orchestră simfonică, condusă de experi-

mentatul dirijor Paul Staicu şi formată în majoritate de instrumentişti de elită, absolvenţi de conservator.

Am în faţă „Agenda culturală a litoralului" pe lunile august-septembrie 1980 (redactor: Jean Badea). 276 de spectacole, de toate genurile, pe toate scenele litoralului, programate de formaţii artistice dintre cele mai diferite. Deci, în medie, 4 spectacole zilnic. În primul rînd, relev prezenţa teatrelor constănţene, prezenţă tradiţională a stagiunii estivale. Teatrul liric oferă publicului aflat la mare nu mai puţin de zece montări: „O noapte la Veneţia", „Voievodul ţiganilor" şi „Liliacul" de J. Strauss, „Pescuitorii de perle" de Bizet, „Lăsaţi-mă să cînt" de Gherase Dendrino, „Prinţesa circului" de E. Kalman, „Cîntăreţul mexican" de Fr. Lopez, „Rigoletto" de G. Verdi, „Trei inimi şi o fată" de Aurel Giroveanu şi „Bijuterii muzicale"; Teatrul dramatic prezintă spectatorilor piesele de succes: „Cum se numeau cei patru Beatles?" de Stephen Poleakoff, „Cel care primeşte palme" de Leonid Andreev, „Mobilă şi durere", de Teodor Mazilu, „Bunica se mărită" de V. Mhitarian, „Andromaca" de Jean Racine, „Pădurenii" de Ghiţă Barbu. Popularul Teatru de revistă „Fantasio" prezintă spectacolele „Veselia n-are vîrstă", „Fantasiada", „Revista de aur", „Săracu' Gică" şi „Tele Fantasio", iar Ansamblul de balet contemporan şi clasic din cadrul aceluiaşi teatru vine în faţa publicului cu „Primăvara dansului", „Mandarinul miraculos" şi „Lacul lebedelor". Teatre bucureştene: Teatrul Mic, cu „Pluralul englezesc" de Alan Ayckbpurn, Teatrul „Ion Vasilescu", cu „Siciliana" de Aurel Baranga şi „Dulcea ipocrizie a bărbatului matur" de Tudor Popescu, Teatrul Naţional cu „Idolul şi Ion Anapoda" de G. M. Zamfirescu, Teatrul Bulandra, cu „Infidelitate conjugală" de Leonid Zorin ... Din provincie: Teatrul Naţional din Craiova cu „Iluzia optică" de Dumitru Solomon, Teatrul „Bacovia" — Bacău, cu „Mofturoasa" de Virgil Stoenescu, Teatrul de estradă Deva, cu „Bună seara, cîntecele mele", Teatrul municipal Braşov, cu „Surprizele rampei", Teatrul „Al. Davilla" — Piteşti — secţia estradă, cu „Încurcă lume" de A. de Herz şi altele.

Nu lipsesc, desigur, formaţiile de amatori: ansamblul clubului „Portul" — Constanţa, ansamblul Casei de

cultură Cernavoda, ansamblul folcloric al stațiunii Neptun, formațiile artistice ale U.J.C.M. Constanța, ansamblul Casei de cultură Medgidia, formațiile artistice ale Casei de cultură a tineretului Constanța, ansamblul Casei pionierilor din Constanța.

Cu un asemenea program — pus la punct, cu responsabilitate, de organizatori, în cele mai mici detalii — litoralul capătă dimensiunile unei scene gigantice pe care se desfășoară continuu un spectacol de calitate, la cotele cele mai înalte ale artei contemporane. Și, participînd la această mare și frumoasă sărbătoare artistică estivală, e cu neputință să nu ne amintim cu pioșenie și recunoștință de cei care în condiții cu totul precare au poposit pe vremuri la țărmul mării, să bucure cu arta lor neîntrecută pe iubitorii Thaliei: Matei Millo, Aristitza Romanescu, Z. Burienescu, P. Liciu, Leonard, Maximilian, Niculescu Basu, Aglaia Pruteanu, Agatha Bârsescu, Al. Davilla și mulți, mulți alții.

Presa turistică

Aici Radio Vacanţa! Heir spricht der Ferienfunk! This is Radio Holidays! Govorit Radiostanţia Otdîh! Ici Radio Vacances!...

Cine îşi mai poate închipui, azi, litoralul, vacanţa la mare, fără acest post de radio, care, din 1967 încoace, 133 de zile pe an stă la dispoziţia turiştilor, informîndu-i cu ce-i nou pe mapamond, cu serviciile litoralului, cu viaţa estivală a staţiunilor, cu programele artistice şi sportive şi, mai cu seamă, prin emisiuni variate şi atractive, alungîndu-le, în zilele cînd vremea nepriel-nică le închide accesul la plajă, plictiseala! Cît de familiară a devenit vacanţelor noastre, la mare, frecvenţa de 1457 kiloherzi!

Deşi mai tînăr decît „Radio Vacanţa" — primul număr: 1 iunie 1971 — ziarul „Litoral", care apare în perioada iunie-septembrie, ca ediţie specială a cotidianului „Dobrogea nouă", a devenit un autentic ghid de vacanţă pentru orice turist. Coloanele sale conţin ştiri scurte privind toate evenimentele importante de pe litoral, interviuri cu personalităţi româneşti şi străine aflate la mare, sfaturi privind cura heliomarină, ştiri culturale şi sportive, cuvinte încrucişate, curiozităţi privind Dobrogea şi Marea Neagră, umor etc. etc. Totodată, ziarul prezintă, într-un stil alert, atrăgător, noutăţile de ultimă oră ale marilor unităţi hoteliere şi de alimentaţie publică, informaţii utile privind traficul

feroviar şi aerian, prezentări ale colecţiilor muzeistice euxine, ale obiectivelor turistice dobrogene.

Nu încape îndoială că presa estivală reprezintă una dintre cele mai frumoase iniţiative ale organizatorilor turismului pe litoral, iniţiativă care completează fericit ansamblul măsurilor menite să asigure celor veniţi la mare un sejur cît mai plăcut şi care constituie, în contextul publicisticii româneşti, un capitol original şi pitoresc.

Presa turistică are, dealtfel, vechi tradiţii pe litoralul nostru. Încă de prin 1880, gazeta „Farul Constanţei" îşi făcea o datorie de onoare din a publica ştiri estivale şi, mai ales, liste cu vizitatorii litoralului, un fel de rubrică mondenă, în care erau înşirate nume din „lumea bună". Apoi, cotidienele şi gazetele de mai tîrziu („Constanţa" — 1891—1914; „Dobrogea jună" — 1904—1944; „Dacia" — 1915—1944; „Marea Neagră" — 1923—1940 şi altele) inserau, vara, în coloanele lor informaţii utile privind viaţa turistică. De fapt, presa dobrogeană, extraordinar de diversă (în cîteva decenii au apărut pe meleagurile euxine peste 700 de publicaţii periodice!) constituie un nepreţuit izvor de ştiri referitoare la evoluţia litoralului românesc, la dezvoltarea staţiunilor balneare, deşi multe ziare şi reviste au avut un caracter efemer.

A existat, în trecut, şi o presă estivală, în genul „Litoralului" de astăzi, dar cu o viaţă scurtă şi cu un nivel redacţional nu întotdeauna elevat.

Se pare că prima gazetă turistică apărută la Constanţa a fost „Express-Informator" (1912—1914), publicaţie ce îşi propunea, programatic, să aducă la cunoştinţa publicului vilegiaturist noutăţile de sezon. Lăsînd la o parte stilul bombastic al articolelor şi multele greşeli de ortografie (păcate de care suferea, dealtfel, mare parte din gazetăria timpului, îndeosebi cea din provincie), ziarul şi-a făcut utilă apariţia, publicînd numeroase ştiri culturale, informaţii privind traficul feroviar, ştiri diverse din staţiuni şi, desigur, reclamă comercială. Iată o ştire culturală din „Express-Informator": «La Cazino comunal debutează în fiecare seară Jeannette Meryem, prima solistă a Teatrului Grand Guignol din Paris. A

fost ocazia unui mare succes pentru această delicioasă artistă care a interpretat într-un mod cu totul magistral cu partenerul său Yves Murtel, directorul artistic al cazinoului, „Quart de Soupir", un act de dl. Ferdudy de la Comedia franceză».

Doi ani mai tîrziu îşi face apariţia ziarul „Sirena" (3 aprilie — 13 august 1916), cu subtitlul „Curierul sezonului la Constanţa". Noua publicaţie estivală se caracterizează printr-o deosebită preocupare pentru turneele teatrelor sau ale unor formaţii artistice, precum şi pentru popularizarea regulilor de cură heliomarină. Deosebit de interesante sînt ştirile privitoare la spectacolele prezentate de compania Marioara Voiculescu — Bulandra, compania de operetă Maximilian — Leonard sau Baletul rus.

Între anii 1929 şi 1930, sezoniştii puteau citi „Revista băilor", subintitulată „Organ bisăptămînal al staţiunilor balneoclimaterice maritime". Articolul program preciza: „Pentru a deştepta atenţiunea marelui public asupra calităţilor excepţionale ale staţiunilor noastre — şi nu comitem nici o exagerare cînd afirmăm că pot rivaliza prin însuşirile lor terapeutice cu cele mai de seamă staţiuni mondiale — şi pentru a evidenţia că din punct de vedere al confortului ele se prezintă astăzi în chip cu totul satisfăcător, ne-am propus să scoatem revista de faţă". Deşi, cum se vede, nutrea ambiţii mari, „Revista băilor" nu a putut onora în întregime promisiunile din program, situîndu-se, calitativ, sub nivelul predecesoarelor sale.

Desigur, datorită stadiului încă modest al dezvoltării turismului pe litoral în prima jumătate a veacului nostru, presa estivală nu a putut lua avînt, oficiul de informare a publicului aflat la mare fiind făcut, de regulă, de celelalte periodice locale. Pînă la apariţia emisiunilor „Radiovacanţei" şi a primului număr al ziarului „Litoral", începînd cu anul 1961 informaţia turistică a fost asigurată de staţiile de radioficare, iar de prin 1964 s-a editat, în timpul sezonului de vară, publicaţia săptămînală „Vacanţe însorite", în cîteva limbi de circulaţie.

La 13 septembrie 1975, cînd „Litoralul" a împlinit cinci ani de la apariţie, scriitorul Geo Bogza îi trimitea următorul „Salut" :

„Cu prilejul jubileului său de azi, urez ziarului *Litoral* — pentru a cărui utilă, instructivă şi pasionantă lectură, Marea e de acord să-mi ridic trei minute privirile de la nemărginirea ei, îngăduinţă pe care nu o are orice publicaţie — să ajungă la numărul 5 000, apoi 50 000, după legile aritmeticii, calendarului şi dezvoltării turismului pe litoralul românesc".

De la haraba la... Boeing!

Ce poate fi mai simplu decît o călătorie pe litoral? Constanţa este legată prin linii aeriene de toate oraşele importante ale ţării, de marile centre europene, de întreg mapamondul. Durata unui voiaj, cu avionul, de la Bucureşti la Constanţa nu depăşeşte 45 de minute. Căile ferate, şi ele, datorită unor modernizări succesive, au apropiat tot mai mult de restul ţării staţiunile euxine, iar construcţia podului de la Giurgeni-Vadu Oii a deschis o nouă eră în traficul rutier spre litoral (drumul naţional Bucureşti — Constanţa a devenit, în timpul verii, cea mai importantă magistrală turistică românească). Nici vechea, tradiţionala cale maritimă nu este neglijată: în portul Constanţa îşi fac apariţia, în fiecare an, cu turişti de pretutindeni, siluetele albe, graţioase ale pacheboturilor: „Stella Oceanis", „Apollo", „Regina Prima" (Grecia), Aivazovski", „Adjaria" (U.R.S.S.), „Dimităr Blagoev" (Bulgaria)...

Din pricina lipsei drumurilor, transporturile au constituit, în Dobrogea, una dintre problemele cele mai dificile. Pînă spre mijlocul secolului trecut, doar între Cernavoda şi Murfatlar se putea călători relativ lesne, cu ambarcaţii uşoare, pe lacul Carasu, lac amintit foarte des de voiajorii timpului, care comunica, printr-o gură naturală, cu Dunărea. În 1850, Ionescu de la Brad a putut vedea şi lacul şi canalul de legătură cu Dunărea (adînc de 4 m şi lat de 20 m), care, cu velierele ce pluteau pe apele lor liniştite, ofereau o privelişte

deosebit de pitorească. Dar această lesnicioasă cale de transport va deveni, după ridicarea de către constructorii liniei ferate Cernavoda — Constanța a unui dig protector (1860), impracticabilă și, prin băltirea apelor, un focar de paludism.

Între anii 1829 și 1834, o companie austriacă înființează o linie de diligențe între Constanța și Dunăre, de-a lungul Văii Carasu, pentru a scurta drumul spre Constantinopol (dar și pentru a evita brațul Sulina, controlat de Imperiul țarist). Întreprinderea s-a dovedit însă nerentabilă, fie datorită precarității drumului, fie din pricina deselor atacuri ale tîlharilor, ale căror bande hălăduiau nestingherite prin acest ținut. Astfel că, în 1834, tot austriecii, călăuziți de serioase interese politice și economice, inaugurează o linie de piroscafe (așa se numeau, pe vremuri, navele cu aburi) pe Dunăre, pe traseul Cladova — Brăila — Galați — Sulina — Varna — Constantinopol cu navele „Argo" și „Pannonia" (pînă la Galați) și „Ferdinand I" (pînă la Constantinopol). Tot din acea epocă datează și primele proiecte de săpare a unui canal navigabil între Dunăre și Marea Neagră.

Prin 1854, o echipă franceză, condusă de inginerul Leon Lallane, a construit un drum între Constanța și Rasova, pe malul Dunării. Un an mai tîrziu, societatea engleză Danube and Black Sea Railway Company Limited obține contractul pentru construirea liniei ferate Cernavoda — Constanța, contract onorat în 1860. Instalațiile feroviare erau însă rudimentare. Linia făcea peste 130 de curbe și, în multe locuri, era mereu inundată. După 1882, cînd guvernul român a răscumpărat-o de la compania engleză, prima cale ferată dobrogeană a trebuit să fie reconstruită în întregime.

În pofida stării proaste a drumurilor, la 1880 se înființează primele curse regulate de diligențe, pe traseele : Tulcea — Isaccea — Măcin ; Tulcea — Babadag — Constanța ; Tulcea — Mahmudia ; Cernavoda — Ostrov ; Constanța — Mangalia (trei curse pe săptămînă).

Cel mai popular — și cel mai eficace — vehicul dobrogean a fost, pînă la începutul secolului nostru, harabaua, vehicul arhaic, greoi, dar încăpător, pitoresc,

utilizat, volens-nolens, de majoritatea călătorilor prin aceste locuri.

În vara anului 1894, studenţii profesorului Grigore Tocilescu, cu prilejul unei excursii de studii în Dobrogea, aveau să cunoască neajunsurile călătoriei cu harabaua. Unul dintre studenţi povestea cu năduf, într-o broşură : „Calea era dintre cele mai blestemate. Hodorogiturile şi zdruncinăturile harabalelor pe acest drum (Constanţa — Adamclisi n.n.), enorma cantitate de praf ce înghiţeam la fiecare aspiraţie şi moleşitoarea căldură ce se lăsase ne făcea insuportabilă această cale". Mai tîrziu, în 1901, savantul elveţian Eugène Pittard, în timpul unui voiaj de cercetări antropologice prin Dobrogea, va călători şi el cu harabaua. Pittard spunea despre căruţa dobrogeană că „este singurul vehicul ce poate străbate peste tot, dar — adăuga el, nu fără umor — numai săracul drumeţ ştie cît îl costă aceasta : el trebuie să aibă rinichi solizi, intestine bine fixate, un creier care să nu se balanseze în craniu".

Vilegiaturiştii care, în ultimele decenii ale veacului trecut, doreau să ajungă la Constanţa, trebuiau să piardă multă vreme cu drumul (pe deasupra, şi foarte costisitor). Bucureştenii făceau pînă la Constanţa două zile şi îi costa un bilet de clasa I 60 de lei (leafa unui slujbaş modest pe o lună). Se călătorea, pînă la Giurgiu, cu trenul, iar de acolo, cu vaporul (care făcea trei curse pe săptămînă) pînă la Cernavodă, de unde se lua iarăşi trenul.

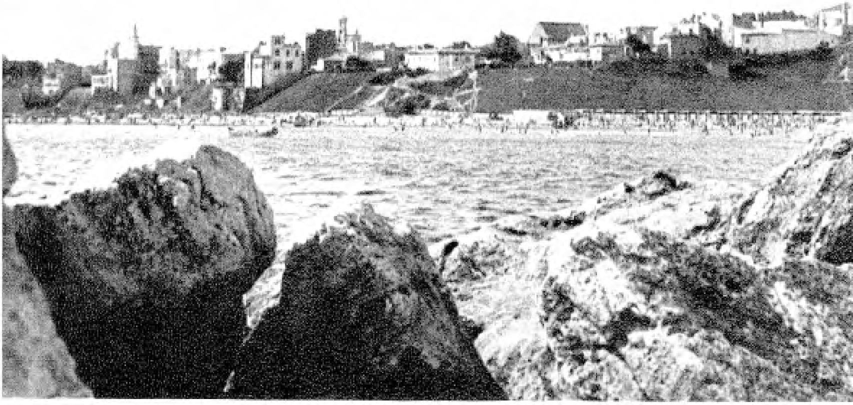
Lipsa căilor de transport îngreuna, totodată, considerabil, realizarea planului guvernamental de modernizare a provinciei. Aprovizionarea localităţilor dobrogene se făcea anevoios, administraţia fiind nevoită să apeleze la serviciile marinei, deoarece calea pe apă era singura practicabilă. Astfel că autorităţile decid, încă din anul 1880, construirea liniilor ferate Bucureşti — Feteşti — Cernavoda şi a unui pod peste Dunăre. La 1882, s-au publicat concursul şi programul privind construcţia podului, iar la 1 septembrie 1883, opt case constructoare străine au prezentat proiecte. Toate proiectele au fost însă respinse, fiindcă nu propuneau soluţii avantajoase. În 1885 s-a întocmit un alt caiet de sarcini, dar nici de această dată ofertele nu au fost acceptate. Un

an mai tîrziu, guvernul de sub preşedinţia lui I. Brătianu a creat un serviciu special, subordonat C.F.R.-ului, pentru întocmirea altor proiecte, condus de inginerul Anghel Saligny. Comisia formată în întregime din ingineri români aprobă proiectele lui Saligny şi, în 1890 (9 octombrie) încep lucrările podului de peste Dunăre şi Borcea, terminate în 1895.

Podul din faţa oraşului Cernavoda era cel mai lung din Europa la acea vreme: 750 m — cu o înălţime deasupra apelor de 30 m (podul de peste braţul Borcea are o lungime de 420 m). S-au mai construit trei viaducte: unul de racordare la podul Borcea (500 m), unul în baltă (1455 m) şi unul de racordare la podul „Anghel Saligny" (912 m). Întreaga lucrare a costat 35 000 000 lei, în valuta vremii. Construcţia a fost realizată de compania Fives-Lille.

Inaugurarea a avut loc într-un cadru sărbătoresc, la care au participat conducerea statului şi numeroase oficialităţi ale vremii, în ziua de 14 septembrie 1895. Ziarul „Constanţa" relata: „La inaugurare a participat un public de peste 20 000 de suflete. Punctul culminant al serbării a fost trecerea peste pod a celor 14 locomotive, a căror şuiere, împreună cu sunetele sirenelor de la vapoarele ce staţionau în portul Cernavoda, cu bubuitul tunurilor de pe deal şi din canoniere, cu sunetul trîmbiţelor, tobelor şi muzicilor militare produceau un concert imposibil de descris". Şi încă un amănunt: „De masa populară, la care s-au consumat vre-o 100 berbeci, n-au profitat decît străinii aflaţi la Cernavoda. Fiind zi de post, ţărănimea română s-a ales cu cîte 10 bani şi o cană de vin, cîţi au putut străbate lîngă distribuitori".

De atunci, timp de mai bine de opt decenii, podul de la Cernavoda — punte de oţel care leagă Dobrogea cu trupul ţării — constituie, pentru întreaga suflare românească, un veritabil simbol al geniului naţiunii, al puterii şi trăiniciei. Geo Bogza, statornicul prieten al me leagurilor pontice, nota: „Înalt şi alb ca zborul unui albatros, trece de pe un mal pe altul al Dunării. Cu dorobanţii care-i stau de strajă, cu amintirea celor ce l-au construit, cu tot ce a însemnat pentru aceste pămînturi, el face parte din marea poveste a ţării (...). Iar inima mea, cît timp va fi să mai bată, va trece pe el în Dobro-



Constanța, plaja Modern



Pe strada Mircea cel Bătrîn, la intrarea în Piața Ovidiu



Două vechi edificii constănțene : Biserica elenă și Teatrul Elpis (azi Teatrul de păpuși)



Stradă în Constanța



Stradă in Constanța

Proiect co-finanțat AFCN



Frumoasa stradă Nicolae Titulescu din Constanţa



Monumentul lui Eminescu, omagiu în bronz al românilor de la mare



Ocrotitorii Tomisului : zeița Fortuna, cu Pontos (Muzeul de istorie națională și arheologie Constanța)

gea, spre ţărmul, soarele şi mereu tălăzuita albăstrime a mării".

Un aspect mai puţin cunoscut din istoria căilor de comunicaţie transdanubiene — amănunt dramatic — este cel relatat de Tudor Arghezi, în cadrul unui interviu acordat criticilor literari Nicolae Balotă şi Ion Negoiţescu, la Mamaia — hotelul „Rex" —, în 1955. De la autorul „Cuvintelor potrivite" aflăm că, la vremea respectivă, şi inginerul A. Davidescu, tatăl poetului N. Davidescu, specialist în poduri şi şosele şi autor al unor foarte îndrăzneţe proiecte hidraulice, propusese un proiect de construcţie a unui pod peste Dunăre, un proiect modern, cutezător („linie ferată dublă şi etaj pentru şosea"), respins însă, probabil, din raţiuni economice. Se pare că inginerul vizionar, total decepţionat de insuccesul său, a suferit un grav dezechilibru mintal. Tudor Arghezi, care îl cunoscuse personal, mărturisea cu amărăciune: „Îl întîlneam (pe inginerul Davidescu n.n.) în Cişmigiu, toamna mai cu seamă. Cădeau frunzele şi Davidescu îmi vorbea despre proiectele unui pod fantastic peste Dunăre. Hîrtiile cu schiţele arcurilor îi picau din mînă. Le culegeam de sub frunzele ofilite îngrămădite sub copaci".

Circulaţia între staţiuni, se făcea, pe vremuri — pînă la construirea căii ferate — destul de greoi, deoarece şoseaua Constanţa—Movilă—Techirghiol era pavată rudimentar, cu macadam, ca mai toate drumurile din epocă. Pe acest traseu funcţiona, vara, o linie de brecuri ori tramcare. Dacă o călătorie cu brecul era acceptabilă (dar mai scumpă), o călătorie cu tramcarul (o trăsură-vagon, cu mai multe locuri, incomodă) constituia, potrivit mărturiilor contemporane, un coşmar. Prin 1910, primăria Constanţei acordă autorizaţie pentru înfiinţarea unei linii de transport în comun lui Toma Blîndu, antreprenor celebru în epocă datorită tramcarelor sale. Prozatorul Ioan Adam a făcut o savuroasă descriere a arhaicului vehicul: «Trăsura aceasta monstruoasă abia îşi tîrăşte povara prin năduf şi ţărînă, frîngîndu-se la hopuri, greoaie. Talancele de la cai, cu sunetul lor spart, împrăştie un trăncănit sinistru prin paraginile uscate din cale. Pe sub perdelele ridicate ale

tramcarului se văd „pasagerii", prăfuiţi şi asudaţi, îngrămădiţi ca într-o dubă de temniţă. Din înghesuiala aceea năclăită cu greu ai ghici cine-i bolnav şi cine călătoreşte de plăcere».

Aşa se călătorea în trecut, pe litoral: încet şi cu necazuri (nu-i vorbă că nici lumea nu se prea grăbea!).

Ce ne rezervă viitorul în domeniul transporturilor la Pontus Euxinus?

Atracţia nr. 1 a litoralului va fi, nu încape îndoială, în viitorul foarte apropiat, canalul Dunărea—Marea Neagră (visul de un secol al naţiunii noastre), azi cel mai mare şantier al ţării. Noua cale navigabilă — semn al impresionantei forţe economice a României socialiste — săpată pe traseul Agigea—Basarabi—Medgidia—Cernavoda, va scuti un ocol de 400 km pe la Sulina; fiind suficient de lat pentru a permite circulaţia navelor în ambele sensuri, canalul va deschide noi orizonturi transporturilor pe apă. Pe harta ţării vor apare noi porturi: Constanţa-Sud—Agigea, Basarabi, Cernavoda. Deci, o călătorie de la Constanţa, la Medgidia, cu vaporul!

Tentaţia depărtărilor

Ţărmul mării este un hotar al Universului. De aici începe necunoscutul. Privind în zare, la ţărmul mării, nu vezi altceva decît nesfîrşite cuprinderi albastre. Ce este dincolo de pîclele tălăzuite ?, te întrebi cu emoţie, teamă şi nostalgie, iar gîndul te duce la isprăvile argonauţilor, la epopeile nautice, la eroii lui Jules Verne şi — mai aproape de spaţiul nostru sufletesc — la povestirile marinăreşti ale lui Jean Bart ori Radu Tudoran.

Pentru oricine vine prima oară la Constanţa, întîlnirea cu portul, această pădure de macarale, între care zecile, sutele de vase abia se mai zăresc, această impresionantă aglomerare — aparent haotică — de silozuri, antrepozite, hale şi docuri uriaşe, uzine, rezervoare de petrol, stive de cherestea, linii ferate etc., această forfotă neîntreruptă, ameţitoare de maşini şi oameni, reprezintă un moment de neuitat.

La începutul secolului trecut, pe cînd se afla la Constanţa, poetul Dimitrie Anghel a fost fascinat de vederea portului, pe atunci vizitat încă de pitoreşti corăbii cu pînze, cu catarge înalte şi marinari bărboşi, abrutizaţi de istovitoarea lor muncă şi de lupta cu marea. Poetul scria :

*„Şi peste tot mişcarea cobolzilor * pe schele ;*
Se-nalţă mîini trudite spre cer, cu sarcini grele,
Grăbesc pe punţi, şi-n urma acestor feţe pale,

---

* Cobold — spiriduş (în folclorul german).

Un lung miros de smoală, de flori, de portocale,
De țări de mult văzute ca-n vis odinioară,
Se-mprăştie-n tot portul şi stau pîn-în deseară
Cînd farul își aprinde lumina sub pleoape,
Şi pare-n întuneric un Crist umblînd pe ape...“

[În port]

Aproape 250 de nave românești — tot atîtea particele din trupul patriei — brăzdează, azi, mările și oceanele lumii; aproape 250 de solii prietenești, trimise în cele mai îndepărtate colțuri ale globului de harnicul nostru popor. Ziarele anunță: Nava „Agnita“ este în drum spre Alger, „Bega“, spre Beirut, „Bocşa“, spre Kpeme, „Borsec“, spre Tubarao, „Brad“ și „Salva“, spre Tartous, „Brașov“, spre Point Noire, „Bușteni“, spre Rotterdam, „Călărași“, spre Londra, „Drobeta“ spre Limasol, „Dumbrăveni“, spre Anvers, „Frunzănești“, spre Leixoes, „Muntenia“, spre Kharg Island, „Olănești“ spre Algeria, „Sadu“, spre Malta, „Satu Mare“, spre Manilla, „Teleorman“, spre Mombasa, „Tîrgu Jiu“, spre Rochester... sub operațiuni de încărcare-descărcare se află navele „Bumbești“ — la Akaba, „București“ — la Hong-Kong, „Nazarcea“ — la Izmir, „Cîmpulung“ la Agia Marina, „Călimănești“ — la Volos, „Slobozia“ — la Casablanca, „Simeria“ și „Sălaj“, la Tartous, „Alba Iulia“ — la Skikda, „Săcele“ — la Londra, „Tîrgoviște“ — la Bjernoey, „Cugir“ și „Petroșeni“ — la Conakry, „Baia Mare“ — la Anvers, „Filiași“ — la Wampoa, „Neptun“ — la Alger, „Curtea de Argeș“ — la Alexandria, „Poiana“ — la Tripoli...

Constanța este, în zilele noastre, un oraș cu adevărat marinăresc; ca acum două milenii, cînd tomitanii, urcați pe zidurile cetății, scrutau cu emoție orizonturile pentru a zări, printre valurile spumoase ale thalassei, ivirea galerelor, mii de constănțeni așteaptă, cu sufletul la gură, sosirea celor dragi, plecați nu de-a lungul țărmurilor euxine, ci la Singapore, Osaka, Boston sau Rio de Janeiro.

Tradițiile marinei noastre sînt foarte vechi. Țările Române, aflate în regiunea navigabilă a Dunării și în proximitatea mării, unde comerțul a fost întotdeauna înfloritor, au folosit cu prisosință acest avantaj, în

vremi favorabile, sub domnitori ca Mircea, Alexandru cel Bun, Ştefan, Mihai Viteazul, cînd flotele muntene şi moldovene, cu ambarcaţiuni uşoare, construite în schelele româneşti din lemn aflat din belşug în pădurile carpatine, acopereau toate porturile Dunării şi Mării Negre.

Arta marinărească este evocată şi în cîntecele populare :

El cunoaşte Dunărea
Pînă-n vale la S'lina
Şi malurile turceşti
Şi schelele bogdăneşti
El înoată ca un peşte
De stă omul şi-l priveşte
Şade-n loc şi se cruceşte !
Pînă mări c-ajungea
Mai din josul Vadului
Vadului Venezului
Und-s-adună gîrlele
Und-se varsă apele.

Datorită straşnicelor restricţii impuse de Imperiul otoman comerţului din bazinul pontic, navigaţia în ţările româneşti va cunoaşte o lungă perioadă de regres. Abia în al patrulea deceniu al veacului trecut, cînd Poarta acordă navelor valahe şi moldoveneşti dreptul de a naviga pe Dunăre şi Marea Neagră, marina română începe să se înviorează. Cînd, în 1838, s-a lansat, la Brăila, întîia corabie valahă din epocă, botezată „Mariţa", Cezar Bolliac scria :

„Corabie frumoasă ! Te du, te du, grăbeşte !
Pe ţărmuri depărtate aleargă, povesteşte,
Că lesne-aşa nu moare un neam care-a trăit,
Dar viaţa unei naţii nu poate să sleiască,
Pînă-n sfîrşit dreptatea în veci a biruit..."

După Unire, sub domnia lui Alexandru Ioan Cuza, marina este organizată pe baze moderne. În 1864, flotila primeşte în dotare prima navă de război cu aburi, botezată, simbolic, la propunerea lui Cuza, „România".

În 1868 este inaugurat iahtul „Ştefan cel Mare", care va sluji multă vreme marinei noastre. În 1872, Ministerul de război creează la Galaţi o şcoală de subofiţeri şi ofiţeri pentru flotila pe Dunăre, iar în anul 1881, tot la Galaţi, ia fiinţă „Şcoala copiilor de marină".

La 1874, marina de război primeşte o nouă navă: şalupa torpiloare „Rîndunica", lansată în şantierele navale engleze. Tot în acel an este comandată la Toulon canoniera „Fulgerul" (cu următoarele caracteristici: deplasament — 90 de tone; maşini cu o putere de 100 de cai; lungime — 25 m; lăţime 4,80 m; pescaj — 1,30 m; viteză — 7 noduri). De la Toulon la Galaţi, „Fulgerul" a navigat sub comanda căpitanului Ion Murgescu, făcînd să fluture, în Mediterana, tricolorul românesc. Este interesant că, în 1875, cu prilejul unor manevre, canoniera „Fulgerul" sub comanda căpitanului Mihail Drăghicescu va face o vizită la Tulcea, Sulina şi Kiustenge, iar întreaga divizie, formată din navele „România", „Ştefan cel Mare" şi „Fulgerul", a vizitat Tulcea, reşedinţa guvernatorului Dobrogei, act politic cu importante consecinţe pentru începutul recunoaşterii independenţei României. Peste ani, în războiul pentru neatîrnare, navele româneşti se vor distinge în luptele de pe Dunăre.

După revenirea Dobrogei la patrie, marinei române i se deschid orizonturi noi. În 1880 este construită la şantierele navale din Triest canoniera „Griviţa", primul vapor destinat navigaţiei în Marea Neagră. La 15 august, acelaşi an, „Griviţa", în drum de la Triest spre Galaţi — unde urma să fie armată cu tunuri —, face o escală la Constanţa, prima pe pămîntul românesc. Aici, canoniera este primită într-un cadru deosebit de sărbătoresc. Un ziar local a descris primirea navei: «Bateria de artilerie sta aşezată în faţa cazarmei infanteriei dominînd portul, în care toate bastimentele ancorate purtau pavilioanele respective, dominate de stindardul românesc. Cînd „Griviţa" se apropie de port, trei salve de artilerie o salutară. În acelaşi timp, muzica Reg. 6 de infanterie şi muzica Reg. 1 de roşiori cîntau marşul militar român».

Un important rol în dezvoltarea marinei noastre l-a avut, nu încape îndoială, nava-şcoală „Mircea". Vasul

un bric (navă militară cu două catarge, pînze pătrate şi bompres, uneori şi cu motor) devenit aproape un simbol al marinei româneşti, a fost comandat, în anul 1882, la şantierele navale engleze de către Ion Ghica, pe atunci ministru al României la Londra. Tot Ion Ghica a botezat noua navă, simbolic, „Mircea". Bricul avea un deplasament de 360 de tone, o lungime de 36 m şi o lăţime de 7,60 m. Poseda doi arbori (catarge) înalţi de 28 m fiecare şi 14 vele. Putea desfăşura o viteză de 10 noduri. Un motor de 160 CP servea la manevrarea vasului în porturi sau în cazuri excepţionale. Într-o epistolă adresată locotenent-colonelului Urseanu, comandantul vasului „Mircea", Ion Ghica, scria: «Facă cerul ca prima, fericita călătorie a lui „Mircea" pe marea cea periculoasă să fie de bun augur şi să deschidă României o eră de acţiune asupra mărilor. Urez tinerilor argonauţi de sub direcţia şi conducerea Voastră un viitor generos şi mare».

După ce a format zeci de promoţii de ofiţeri, bricul a fost, din cauza uzurii înaintate, scos din serviciul marinei. În 1939, o nouă navă-şcoală va intra în dotarea flotei noastre militare: actualul bric „Mircea", mai mare şi mai puternic, construit în şantierele navale hamburgheze. Cînd navighează cu toate pînzele ridicate, umflate de vînt, această elegantă navă, albă ca o lebădă şi graţioasă ca un albatros, oferă privirilor, de pe ţărm, un spectacol de o neasemuită frumuseţe. Nava-şcoală Mircea reprezintă, prin trecutul său glorios, un emoţionant simbol al vocaţiei maritime româneşti.

Prin înfiinţarea, la finele secolului trecut, a Serviciului de Navigaţie Fluvială şi a Serviciului Maritim Român (S.M.R.), marina comercială va cunoaşte şi ea o dezvoltare pe măsura noilor cerinţe economice ale statului nostru. Serviciul Maritim Român va fi inaugurat cu o cursă a vaporului „Medeea" de la Brăila la Constantinopol (1895). Alte nave civile: „Meteor", „Principesa Maria" (fost „Ingazio Floria"), „Carol" (construită la Glasgow şi dată în exploatare la 1898). La Saint-Nazaire a fost lansat, în aceeaşi perioadă, vaporul de călători, mărfuri şi poştă „România" (3 152 tone, 18 noduri), navă deosebit de luxoasă. Tot la Saint-Nazaire au fost construite vapoarele „Împăratul Traian"

3 163 tone şi 18 noduri) şi „Dacia" (3 422 tone), date în folosinţă între 1906—1907. Navele circulau pe linia orientală (Constanţa—Constantinopol—Alexandria); pe această linie făceau curse şi nave de mărfuri ca „Turnu-Severin" şi „Constanţa" (lansate la Kiel) şi „Iaşi" (Glasgow). Pentru linia maritimă occidentală (Constanţa — Rotterdam), S.M.R. avea în serviciu 4 cargouri („Bucureşti" şi „Dobrogea" — cîte 3 150 tone fiecare şi „Carpaţi" şi „Bucegi" — cîte 7 150 tone). Pînă în preajma celui de-al doilea război mondial, alte cîteva nave vor intra în serviciul marinei române: „Transilvania", „Alba Iulia", „Peleş", „Suceava", „Ardeal", „Oituz", „Durostor".

Dar să ne întoarcem la portul Constanţa. În 1879, portul se compunea din două cheiuri: unul la nord, de 148 m, din lemn, şi unul la est, din lemn şi piatră şi din două diguri: unul de 90 de metri la nord, iar celălalt de 210 m la sud. Întregul bazin nu avea mai mult de şase hectare.

Autorităţile româneşti solicită, în 1881, lui Sir Charles Hartley, inginerul şef al Comisiunii Europene a Dunării, întocmirea unui proiect al portului Constanţa, proiect revăzut de Franzius, directorul portului Bremen, precum şi de Voisin Bey, directorul Companiei Canalului Maritim Suez. Totuşi planurile definitive au fost concepute de un serviciu special, înfiinţat în 1888 şi condus de inginerul I. B. Cantacuzino, apoi de Gh. Duca şi Anghel Saligny. „„De atunci încoace — declara cu mîndrie Saligny în cuvîntarea de inaugurare (27 septembrie 1909), numai ingineri români, mai toţi ieşiţi din şcoala noastră de poduri şi şosele, au lucrat la conceperea şi executarea lucrărilor portului".

Lucrările au fost începute în anul 1896 de întreprinderea franceză Hallier. Societatea lui Hallier s-a dovedit însă incapabilă să ducă lucrarea la bun sfîrşit. În aceste condiţii, guvernul român s-a văzut nevoit să renunţe la serviciile societăţii franceze, hotărîndu-se să execute lucrarea pe cont propriu. Are loc un mare scandal, cu implicaţii internaţionale, cunoscut în epocă sub denumirea de „Afacerea Hallier". Societatea protestează pe lîngă autorităţile româneşti, cerînd despăgubiri în valoare de 18 milioane lei. Mai mult, Hallier, ştiind

că România era pe cale să contracteze un important împrumut străin, a folosit întinsele sale relații internaționale pentru a se tergiversa obținerea împrumutului, dacă guvernul român nu era de acord să încheie cu compania franceză un act de lichidare inacceptabil pentru acesta. Impertinent, Hallier declară chiar că iminentul proces nu poate fi încredințat tribunalelor românești, deoarece, zicea el, acestea sînt „părtinitoare și incompetente".

Procesul a început la 1 martie 1900, într-o atmosferă de indignare generală a opiniei publice românești. Partea franceză avea să fie apărată de celebrul avocat Raymond Poincaré, viitorul președinte al Franței. În timpul procesului au avut loc energice demonstrații de protest. A intervenit poliția, operînd arestări.

Potrivit sentinței, statul român urma să plătească despăgubiri lui Hallier în valoare de circa 6,2 milioane lei, în loc de 18 milioane cît ceruse inițial compania franceză.

Astfel a început istoria modernă a portului Constanța...

În acei ani s-a construit și farul de la Tuzla (20 km de Constanța), timp de decenii una din „minunile" litoralului românesc. Turnul farului are o înălțime de 70 de m (16 m la temelie și 54 m deasupra solului) și cîntărește 46 953 kg. 204 trepte ale unei scări interioare duc la un balcon, de unde se poate vedea pe o rază de 20 km. Din ce era format aparatul optic? Un glob de cristal cu două lentile, în interiorul căruia se afla o puternică lampă cu petrol. Întregul glob plutea într-un bazin de 300 kg de mercur, pentru a avea o perfectă orizontalitate. Globul se învîrtea, printr-un mecanism de ceasornic, de la apus spre răsărit. Lumina farului de la Tuzla se vedea de la 16 mile depărtare de țărm. Pentru a putea semnaliza, în caz de viscol și ceață, farul era dotat cu o sirenă care funcționa cu un motor de 10 cai putere. Ulterior, firește, farul a fost înzestrat cu instalații electrice. Multă vreme, farul de la Tuzla a constituit unul dintre cele mai frecventate obiective turistice euxine.

Portul Constanța și navigația noastră maritimă au evoluat neîncetat. Dacă în 1895, portul avea o capaci-

tate de 109 000 tone, în 1913 ajunge la 1,4 milioane tone, iar în 1934, la 6 milioane de tone, situîndu-se printre marile porturi europene, chiar înaintea unor porturi cu vechi tradiţii ca Triest, Istanbul, Bordeaux, Marsilia etc. În 1976, capacitatea portului era de 14 milioane tone şi se estimează ca în 1981 să ajungă la 50 de milioane tone.

Flota comercială creşte şi ea considerabil (de la 86 de nave în 1975, la 125 de nave în 1977). În 1980, flota noastră maritimă a dispus de 250 de nave cu un tonaj total de 3 milioane de tone faţă de 2 milioane tone în 1978). Se amenajează porturi noi (Constanţa-Sud—Agigea, Mangalia, Midia), iar şantierele navale de la Constanţa şi Mangalia construiesc vase gigant, de pînă la 150 000 tone.

Navele româneşti trec anual prin circa 300 de porturi din întreaga lume. Tricolorul românesc străbate toate mările şi oceanele globului. Prin politica înţeleaptă a partidului de permanentă deschidere spre mare, România tinde să devină o însemnată putere maritimă — comercială, pe măsura impresionantului său avînt economic. Acest emoţionant spectacol al dezvoltării navigaţiei noastre— prilej de legitimă mîndrie naţională — ne readuce în minte versurile Bolliacului :

„Corabie frumoasă ! Te du, te du, grăbeşte !
Pe ţărmuri depărtate, aleargă, povesteşte,
Că lesne-aşa nu moare un neam care-a trăit...“

Litoralul muzeistic

Peisajul cultural euxin, atît de viu şi de nuanţat în timpul sezonului călduros, este fericit întregit de numeroase instituţii muzeale, cele mai multe înfiinţate în anii împlinirilor socialiste. Litoralul este, nu încape îndoială, un oraş al muzeelor. Dealtfel, întreaga Dobroge este un tulburător de original muzeu în aer liber fie arheologic, fie natural : cînd ieşi din muzee, autocarele te conduc, pe frumoasele şosele dobrogene, spre ruinele fostelor cetăţi antice şi medievale, presărate pretutindeni între Dunăre şi mare, mărturii în piatră şi în marmură ale unui trecut pe cît de zbuciumat, pe atît de strălucit, sau spre încîntătoarele rezervaţii naturale — floristice, faunistice şi geologice, aflate — dar divin — în toate punctele cardinale ale provinciei. Totodată, din ţara dintre ape nu lipsesc mărturiile mai recente ale viguroasei acţiuni culturale şi economice româneşti (monumente de arhitectură şi de artă), la care, fireşte, se adaugă dovezile istorice şi artistice ale existenţei altor popoare care au coabitat, de-a lungul vremurilor, cu poporul nostru pe acest pămînt — obiective turistice de real şi permanent interes.

Muzee, expoziţii, rezervaţii arheologice

Toţi cei care, în toate timpurile, au pus piciorul pe pămîntul pontic au fost impresionaţi de bogăţia pieselor arheologice, de mulţimea şi măreţia monumentelor an-

tice aflătoare aici la tot pasul. Şi astăzi, cînd gama muzeistică este atît de diversă pe litoral, pe orice oaspe gîndul îl duce, mai întîi, la obiectivele de interes istoric. De aceea, stă în ordinea lucrurilor să încep cu prezentarea Muzeului de istorie naţională şi arheologie din Constanţa, unitate muzeală al cărei prestigiu ştiinţific a depăşit de mult hotarele patriei. Dar să aruncăm, pentru a ne face o idee despre dimensiunile reale ale dezvoltării arheologiei în ţinuturile pontice, o privire în urmă.

Pînă la 1878, antichităţile dobrogene au stat doar ocazional în atenţia unor călători aflaţi în provincia de la mare, în cu totul alte scopuri decît cele arheologice — Hector de Béarn (1828), Xavier Hommaire de Hell (1844), Carol von Vincke şi Helmuth von Moltke (1837), Louis Michel (1854), C. W. Wutzer (1856), C. F. Peters (1864) şi alţii, cu excepţia cercetărilor sistematice efectuate la Troesmis (Igliţa — Tulcea) de G. Boissière, A. Baudry şi E. Desjardins între anii 1865—1867. Nu lipsit de interes ne apare faptul că, la 1850, Ionescu de la Brad întîlnea la Tulcea un colecţionar român de monede antice. La 1879, Remus Opreanu, primul prefect al Constanţei — un patriot de o rară distincţie intelectuală — organizează un început de muzeu în localul prefecturii, apoi, peste ani (1911), prin grija lui Vasile Pârvan — istoricul vizionar — fiinţează un mic muzeu pe lîngă gimnaziul din Constanţa, ca secţie a Muzeului Naţional, avîndu-l custode pe inimosul profesor N. Orghidan. Deşi savanţi de prestigiu ca M. C. Şuţu, Grigore Tocilescu, V. Pârvan şi alţii au deschis şantiere de săpături cu rezultate ştiinţifice spectaculoase, strădaniile lor pluteau în van datorită dezinteresului funciar al autorităţilor locale sub ochii cărora mulţime de piese rare sau unice luau calea străinătăţii sau a colecţiilor particulare. Numismatul Constantin Moisil nota cu amărăciune: „Nenumăraţi samsari (...) precum şi trimişi speciali de-ai muzeelor şi colecţionarilor străini cutreeră în fiecare an ţara şi adună tot ce găsesc mai de preţ. În unele oraşe există chiar agenţi stabili cari furnizează muzeelor şi colecţionarilor străini anume specii de antichităţi, pe cari le plătesc cu preţuri foarte mari“, iar Vasile Pârvan raporta guvernului: „Întru cît

ne privește, direct nu putem face mai nimica, deoarece, afară de Constanța, unde există o secțiune a Muzeului Național cu un custode (...) nu avem decît doi gardieni speciali însărcinați unul cu paza cetății Ulmetum, altul cu paza cetății Tropaeum. Restul Dobrogei ne scapă cu totul de sub privire..." La 1928 — anul semicentenarului revenirii Dobrogei la patria mumă — muzeul este găzduit în localul primăriei, avînd, începînd cu anul 1930, drept director pe cunoscutul și foarte apreciatul, în lumea științifică, geograf Constantin Brătescu — conducătorul revistei „Analele Dobrogei", care-l reorganizează și-l îmbogățește. Adevărata dezvoltare a Muzeului arheologic constănțean va avea loc însă în anii 1956—1957 datorită eforturilor remarcabile ale unui colectiv condus de Vasile Canarache, un excelent organizator, apoi de dr. Adrian Rădulescu, arheolog de recunoscut prestigiu. Din 1977, muzeul a fost reorganizat ca Muzeu de istorie națională și arheologie și mutat în fosta clădire a primăriei. În noua sa concepție, muzeul face o largă trecere în revistă a vestigiilor antice descoperite în Dobrogea — multe și de mare interes —, a mărturiilor perenității românești la Pontul Euxin, ale luptei poporului nostru pentru neatîrnare, democrație și socialism. În sălile tezaurului sînt expuse cele mai rare piese din colecție, unele unicate. Aici pot fi văzute 228 de vase grecești din secolele XIV-IV î.e.n., o valoroasă colecție de statuete tip Tanagra făurite în atelierele de la Pontul Stîng, precum și cele 24 de sculpturi antice (sec. II—III e.n.) descoperite în 1963 la Constanța pe locul fostei gări; între acestea se disting Șarpele fantastic — piesă unică în lume —, grupul statuar Fortuna cu Pontos și dubla reprezentare a zeiței Nemesis, diferite ipostaze ale cavalerului trac, basoreliefuri cu chipurile zeilor pantheonului roman — Cybela, Esculap, Hermes, Selene, Bachus ș.a. Nu lipsesc obiectele de utilitate și de lux executate din metale prețioase — pandantive, cercei, coliere, catarame, inele, brățări, fibule etc., precum și prețioase colecții de monede antice. O mare izbîndă a arheologilor constănțeni este, desigur, descoperirea și punerea în valoare, în 1959, a Edificiului roman cu mozaic. Este vorba de o construcție de interes public, dispusă pe trei nivele pe faleza

portului — Piața Ovidiu — lungă de peste 100 m și largă de 18 m, închizînd o suprafață de 2 000 mp de mozaic policrom cu motive ornamentale. S-au păstrat, pînă azi, mai bine de 600 mp de mozaic. În apropiere existau magazine pentru mărfuri (s-au găsit sute de amfore, cantități imense de rășini, colofoniu, minereuri de fier semiredus, tipare de opaițe etc.). Tot aici se află și colecția de curiozități „Mercurius", cu pipe de toate formele și din toate timpurile, narghilele, colecții de chibrituri din diverse epoci, vechi paftale de argint și de sidef, vase americane precolumbiene etc. Din această zonă pornesc și senzaționalele galerii subterane ale Tomisului, la o adîncime de 20 m, spre partea estică a peninsulei, străbătînd-o în întregime (părerile specialiștilor privind utilitatea acestor galerii sînt împărțite: unii susțin că erau folosite, în antichitate, pentru aprovizionarea cu apă potabilă, alții opun ipoteza că serveau drept adăpost în vremi de grea cumpănă). Galeriile tomitane nu au fost însă exploatate în întregime (desigur din cauza greutăților de ordin tehnic), așa că ele stau, deocamdată ,în afara circuitului turistic. Firește, localnicii au creat diverse legende privind utilitatea acestor, ce-i drept, originale galerii. Între legende se detașează, prin dramatism, povestea fetelor care își găseau aici refugiu pentru a scăpa de a fi trimise în haremul sultanului de la Istanbul... Alte obiective arheologice constănțene: cartierul tomitan din sec. III—IV e.n. de lîngă Catedrală (faleza Cazinoului), parcul arheologic de pe bulevardul Republicii (între Teatrul „Fantasio" și Biblioteca județeană, Secția pentru copii și tineret) care cuprinde o uriașă hartă din mozaic a Dobrogei antice — unică de acest fel în țară —, porțiuni din zidul de incintă al cetății Tomis, poarta de vest, poarta de nord, Turnul măcelarilor — sec. III e.n. — (descoperit de Vasile Pârvan în 1915), precum și numeroase piese arheologice (coloane, capiteluri, cornișe, chiupuri uriașe din ceramică pentru depozitat cereale etc.).

La Mangalia, arheologii au scos de sub pămînt ruinele anticului Callatis. Aici au lucrat cu migală și dăruire, în primii ani ai secolului nostru, D. M. Teodorescu, George Mateescu, Paul Nicorescu și, mai ales, Th. Sauciuc-Săveanu și Oreste Tafrali, dar și alți arheo-

logi. Localitatea a devenit celebră în lumea ştiinţifică mai ales prin descoperirea, în anul 1959, a mormîntului cu papirus (sec. IV î.e.n.), aflat sub un tumul din preajma stadionului. Din păcate, papirusul — piesă de inestimabilă valoare arheologică — s-a sfărîmat în contact cu aerul, înainte ca textul să poată fi descifrat. La Mangalia pot fi văzute: o parte din zidul de incintă al Callatisului, bazilica de tip sirian (sec. V—VI e.n.), necropolele de epocă greacă (sec. IV—II î.e.n.) aflate în parcul stadionului şi cele de epocă romană tîrzie (sec. II—IV e.n.) în apropiere de şoseaua spre Albeşti şi, fireşte, muzeul „Callatis", unde se află piese găsite în zonă (deosebit interes prezintă un capitel de marmură paleocreştin, cu protome în formă de capete de berbec).

În vara anului 1914, Vasile Pârvan, după terminarea săpăturilor de la Ulmetum (Pantelimonu de Jos), aşezare romană (începute la 1911), atacă şantierul de la Histria, cea mai importantă, cîndva, cetate de la Pontul Stîng, şi cea mai veche. Marele savant a fost profund impresionat de bogăţia materialului arheologic aflat aici, pe malul lacului Sinoe, într-un loc cu desăvîrşire sălbatic, de o apăsătoare frumuseţe. Pârvan avea să sufere mult însă din pricina precarităţii mijloacelor financiare de care dispunea pentru continuarea lucrărilor. „Cu săpături numai la zile mari — nota el undeva — nu putem nici în cincizeci de ani dezgropa ruinele Histriei. Pe de altă parte, iarăşi nu ne este iertat să părăsim, ori, fie chiar, să lăsăm neisprăvită o întreprindere aşa de roditoare şi de însemnătate culturală nu numai românească ci şi europeană..." După moartea lui Vasile Pârvan (1927), săpăturile au fost continuate cu intermitenţe, de elevii săi, iar din 1949, de o echipă a Institutului de arheologie din Bucureşti.

Spectacolul oferit, azi, de ruinele Histriei care sclipesc albe, pe fundalul albastru al lacului, este fascinant. Ai sub priviri un oraş adevărat, cu străzi, apeducte, temple, bazilici, edificii private, băi publice, pieţe, de fapt mai multe oraşe suprapuse în diferite epoci (unele înfloritoare, altele sărace), o cronică în piatră a unor vremi de strălucită cultură (faptul că deasupra ruinelor

histriene nu s-a mai ridicat altă aşezare a fost o întîmplare fericită pentru ştiinţă deoarece nu s-a mai repetat cazul Tomisului sau Callatisului, unde construcţia edificiilor moderne a prilejuit cîndva distrugerea sau risipirea unor valori arheologice). Materialul informativ descoperit la Histria este de o mare însemnătate privind înţelegerea antichităţii de la Pontul Stîng, a legăturilor dintre populaţia autohtonă daco-getă cu grecii şi cu romanii, a procesului de formare a poporului nostru. Tot Vasile Pârvan a construit la Histria şi un muzeu, nu mai puţin interesant, prin colecţiile sale, decît cetatea.

Cred că este de neînchipuit ca cineva, care a sosit pe litoral şi are timp la dispoziţie, să nu fie tentat a face o excursie la Adamclisi pentru a vedea celebrul monument Tropaeum Traiani; ca şi cum ai merge la Roma fără să vizitezi celălalt monument, tot al lui Traian, Columna, care-i poartă numele! Este de neînchipuit, deoarece dincolo de măiestria acestor opere arhitectonice şi de artă, ele reprezintă pentru poporul român excepţionale documente în piatră ale începuturilor devenirii sale.

... Vreme de secole, o construcţie uriaşă (circa 40 de m înălţime şi tot atîţia în diametru) aflată într-un loc pustiu şi arid, fără un copac în preajmă, de unde putea fi văzută de la zeci de kilometri, a uimit pe localnicii ignoranţi şi i-a înspăimîntat prin măreţia ei solitară. Edificiul de piatră a început să fie venerat ca orice lucru de neînţeles; i s-au smuls blocurile şlefuite care-l îmbrăcau pentru a fi aşezate pe mormintele din împrejurimi; musulmanii i-au zis Adamclisi sau biserica omului. Dar enigmatica şi impunătoarea construcţie impresiona pe oricine. Iată mărturisirile unor călători prin aceste locuri înainte de 1877: „Trei ore spre miazăzi de Rasova (...) se înalţă pe un tăpşan deschis (...) o namilă de zidărie, rotunjită acum în formă de cupolă (...). Este învederat însă că mai înainte toată masa aceea fusese acoperită cu pietre tăiate ..." (Vincke, 1837); „Spre Dunăre, două ore şi jumătate de Rasova, găsirăm o ruină vrednică de însemnat; turcii o numesc Adamclisi sau Biserica lui Adam" (Moltke, 1837). Grigore Tocilescu — unul dintre pionierii arheologiei dobrogene — care timp de mai bine de 12 ani a studiat mo-

numentul, avea să descrie simţămintele pe care le-a încercat la prima întîlnire cu edificiul de la Adamclisi (1882): „Acum avem monumentul în faţă; cîteva sute de paşi şi suntem la poalele lui. Impresiunea ce-ţi produce este din cele mai impunătoare; numai acum îţi dai seama de grandiositatea, tăria şi înălţimea clădirei; dar după ce agăţîndu-te de colţurile bolovanilor, şi mai mult pe brînci ajungi sus pe creştetul ei, rămîi cîtva timp nemişcat într-o mută contemplaţie înaintea ochilor". Tocilescu va scormoni cu perseverenţă în toate satele din împrejurimi, va culege piatră cu piatră, piesă cu piesă, va strînge informaţii, va face măsurători, săpături, într-un cuvînt va depune o muncă titanică pentru reconstituirea monumentului. Împreună cu austriecii Otto Benndorf (profesor de arheologie clasică la Universitatea din Viena) şi George Niemann (arhitect) reuşeşte să reconstituie şi să dea o descriere ştiinţifică a monumentului de la Adamclisi. (Monumentul a fost ridicat din ordinul împăratului Traian în anii 108/9 e.n., pentru a consemna biruinţa romană asupra dacilor şi aliaţilor lor din iarna anilor 101—102 la Nicopoli ad Istrum şi la Adamclisi.) O problemă greu de rezolvat a fost transportarea materialului arheologic recuperat, la Bucureşti. Ca o curiozitate, redau un fragment dintr-o scriere a lui Grigore Tocilescu, privind transportul pieselor: „Cîte dificultăţi tehnice am avut de înfruntat, cîte greutăţi şi necazuri, decepţiuni amare de lucruri şi de oameni! Mai ales din cele două bucăţi ale trunchiului cu lorica, gîndeam că n-au să mai sosească la destinaţie; căci nu scăpam de o greutate, şi alte două se iveau în loc; cînd carul-tăvăluc, făcut într-adins pentru transport, se răsturna la hopuri cu piatră cu tot, şi trebuia o săptămînă pînă să fie din nou urnit; cînd osia de oţel a carului cu toată grosimea ei se mînca şi se subţia sub greutatea pietrelor şi trebuia înlocuită; cînd tăvălucul se înfunda şi piatra rămînea la pămînt; cînd cele 40 de perechi de boi, cu mare cheltuială şi dificultate procuraţi, rupeau lanţurile, jugurile, şi nu făceau pe zi mai mult de 80—100 m!".

Astăzi, piesele originale — readuse de la Bucureşti — sînt expuse, pentru a fi ferite de intemperii, într-un muzeu special construit, la Adamclisi. Monumentul a fost

reconstituit — Mihail Kogălniceanu făcuse o propunere, în acest sens, încă la 1887, Academiei Române — în copie de mărime naturală (inaugurarea a avut loc la 9 Mai 1977, cu prilejul sărbătoririi centenarului Independenței de stat a României în prezența președintelui țării, Nicolae Ceaușescu).

Tot la Adamclisi se află importanta cetate antică numită, de asemenea, Tropaeum Traiani, fondată odată cu monumentul (aici săpăturile continuă, cu rezultate notabile, prin grija unui colectiv de arheologi îndrumat de prof. Ion Barnea).

Așezările antice — majoritatea, azi, șantiere arheologice — dispuse pretutindeni în Dobrogea, conferă acestei provincii, în care viața modernă trepidează la cotele cele mai înalte, prin contrast, un farmec tulburător. Limesul dunărean, cu cetățile sale — Sucidava (Izvoarele), Sacidava (Muzait-Rasova), Axiopolis (Cernavoda), Capidava, Carsium (Hîrșova), Cius (Gîrliciu), Troesmis (Iglița — Turcoaia), Arrubium (Măcin), Dinogeția (Garvăn), Noviodunum (Isaccea), Aegysus (Tulcea), Salsovia (Beștepe — Mahmudia), cetățile bizantine Păcuiul lui Soare (la Dunăre) și Enisala (lîngă Babadag) reprezintă tot atîtea obiective turistice de real interes.

Cîteva descoperiri arheologice din ultimii ani sînt cu totul remarcabile. La Capidava a fost găsit un ulcior cu o inscripție greacă la sfîrșitul căreia este scris numele românesc Petre (sec. X), cea mai veche dovadă scrisă a unui cuvînt din limba noastră.

La Cernavoda a fost scoasă la lumină o așezare neolitică aparţinînd culturii Hamangia ; încă la 1925, Vasile Pârvan atrăsese atenţia asupra existenţei unei așezări neolitice, aici, la Baia (denumirea veche — Hamangia), cultură răspîndită pe tot teritoriul Dobrogei, în care ceramica vădește virtuți artistice (îndeosebi statuetele antropomorfice — cum este, de pildă, celebra pereche descoperită într-un mormînt de la Cernavoda : „Gînditorul“ — un bărbat stînd pe gînduri — și „Femeia“ — o femeie șezînd —, statuete considerate de specialiști ca fiind de un mare rafinament artistic, de o surprinzătoare forță de esențializare a unor ipostaze umane, adevărate capodopere ale artei neolitice de pe teritoriul României.

Mare răsunet a avut, la vremea respectivă, descoperirea complexului rupestru de la Basarabi. Este vorba de o veche carieră de cretă, în pereții căreia locuitorii au săpat diverse încăperi : locuințe, cavouri, biserici cu o bogată decorație figurativă și simbolică, precum și numeroase semne runice nedescifrate încă. Reprezentarea unei corăbii asemănătoare aceleia a Sfîntului Olah a sugerat unor cercetători ipoteza prezenței vikingilor la Pontul Euxin în sec. IX e.n.

De neîndoioasă însemnătate este, pentru istoria creștinismului pe meleagurile patriei noastre, darea la iveală, în străvechea localitate românească Niculițel, a unei bazilici (sec. IV e.n.) în cripta căreia au fost găsite osemintele a patru martiri — Zosimos, Atallos, Kamasis și Filipos.

În sfîrșit, tot pentru istoria creştinismului, este importantă descoperirea între Albești și Mangalia a unei necropole creștine (50 de morminte din sec. II—V e.n. cu un foarte bogat inventar funerar). Firește, enumerarea ar putea continua ; solul dobrogean este plin de istorie, în orice colț al provinciei transdunărene se pot afla mărturii ale trecutului mare și zbuciumat al acestor locuri, mărturii care așteaptă să fie scoase la iveală...

Alte două muzee importante întregesc cunoașterea trecutului ținuturilor euxine : Muzeul Deltei Dunării — secția de istorie-arheologie, instituție de recunoscut prestigiu științific aflată la Tulcea, și Muzeul marinei române din Constanța, unitate înființată în anii din urmă, cu activitate deja unanim apreciată în cercurile de specialitate.

Dar Dobrogea nu a fost căutată numai de arheologi și istorici ; cum vom vedea, într-un alt capitol, pămîntul euxin a constituit prin ineditul său o permanentă atracție pentru artiștii plastici. Aici s-a pictat mult și cu aleasă simțire, s-au creat valori artistice și se creează încă, Dobrogea bucurîndu-se de privilegiul de a fi inspirat lucrări care fac fala celor mai exigente colecții. Dar multă vreme, pe litoral, unde au poposit șevaletele celor mai mari pictori români, nu a existat un muzeu de artă. Tîrziu, prin anii '30, odată cu înființarea unei biblioteci publice se schițează și un început de pinacotecă, cu lucrări însă nereprezentative, de mîna a treia, găz-

duită în localul primăriei. Abia în 1960 se înființează, ca instituție de sine stătătoare, Muzeul de artă, cu colecții bazate pe criterii științifice și valorice ferme, urmînd două direcții principale: de demonstrare a etapelor evolutive ale artei românești moderne și contemporane și una de specialitate locală — lucrări inspirate de Pontul Euxin sau realizate de artiști originari de pe aceste locuri. Totodată, muzeul și-a creat secții la Topalu (Muzeul „Dinu și Sevasta Vintilă") — cuprinzînd donația doctorului G. Vintilă, dobrogean de origine —, la Limanu (Muzeul de artă contemporană — donație a Uniunii artiștilor plastici), la Medgidia (Muzeu de artă, organizat în 1964 și reorganizat în 1975); tot secții ale muzeului sînt „Colecția de etnografie și artă populară", găzduită în clădirea poștei vechi și Colecția de sculptură „Ion Jalea" donată de artist în 1968, aflată într-o clădire pe faleza Cazinoului. Astăzi, Muzeul de artă (în care activează un colectiv competent și pasionat, condus de criticul și istoricul de artă Florica Cruceru) posedă colecții înnobilate de nume ca: Theodor Aman, Nicolae Grigorescu, Ion Andreescu, Ion Georgescu, Fr. Stork, Ștefan Luchian, N. Tonitza, Francisc Șirato, Șt. Dimitrescu, N. Dărăscu, Vasile Popescu, Ion Țuculescu. Artiștilor dobrogeni, muzeul le acordă spațiu preferențial: Lucian Grigorescu (cu o sală omagială la Medgidia, locul său de naștere), Ion Jalea, Alexandru Ciucurencu și alții.

În contextul muzeistic dobrogean un capitol deopotrivă de original și de seducător îl constituie Complexul muzeal de științele naturii condus, încă de la înființare, cu competență și rară pasiune de inginerul Marcel Stanciu. Cine n-a auzit de Acvariul din Constanța? Dar de Delfinariu? Cu numai două decenii în urmă nu exista, la Constanța, nici un muzeu de științele naturii, nici o colecție constituită deși, aici, natura a fost atît de darnică sub toate aspectele: biologic, geologic și geografic. Înființarea, în 1958, a unui acvariu a fost un început de bun augur. Au urmat: Planetariul (1969), Muzeul mării (1971) și Delfinariul (1972). Complexul a fost vizitat, pînă în prezent, de 14 000 000 de persoane!

Acvariul, aflat pe faleza Cazinoului, oferă un autentic spectacol: bazinele sale transparente, în care

înoată 4 000 de peşti şi alte animale marine reprezentînd 150 de specii din toate mările lumii, de o uluitoare diversitate de culori şi de forme, sînt o fascinantă feerie! Un bazin uriaş cu pereţii din sticlă, aflat în centrul acvariului, adăposteşte o colecţie de sturioni unică în lume. Rechinul de Marea Neagră, pisica de mare, cu acul ei veninos, romantica anghilă — care călătoreşte circa 60 000 km pînă la locul de reproducere, delicata rîndunică de mare, care, pe propriile ei picioare, poate umbla pe fundul apei — iată numai cîteva specii curioase ce pot fi văzute în acvariu — fără a mai vorbi de renumita colecţie de peşti exotici.

Înrudit cu acvariul, ca tematică, este Muzeul mării, aflat, şi el, pe faleza Cazinoului, lîngă farul genovez. Cele 4.000 de exponate ale sale, între care distingem balena ucigaşă, o scoică gigant din specia Tridacna (100 kg) şi o broască ţestoasă de peste 200 kg, pot incita curiozitatea oricui.

Fireşte, Delfinariul — singura instituţie de profil din lume care susţine spectacole cu delfini instruiţi din specia Delphinus delphis ponticus, specie locală — constituie un obiectiv de largă atracţie. Cei cinci delfini prezintă în fiecare vară circa 800 de spectacole cu public. Cîteva amănunte demne de relevat: apa din delfinariu se trage direct din mare, prin conducte subterane, de la 800 de metri distanţă; instalaţii de pompare şi filtrare asigură fără întrerupere circulaţia şi oxigenarea apei; hrana delfinilor constă în exclusivitate din peşte proaspăt: circa 4 kg pe zi de animal; fiecare delfin nou capturat, pentru a fi ferit de contractarea unor boli epidemice din contactul cu omul, este vaccinat cu gamaglobulină; pentru tratamente profilactice şi curative la delfini se folosesc toate medicamentele destinate omului etc. etc. Cu alte cuvinte, delfinul este tratat de om ca de la egal la egal!

La Planetariu se poate efectua, cu telescopul, desigur, o călătorie pe lună sau pe altă planetă; tot aici, pe o boltă artificială se pot urmări, în mişcare, circa 6000 de stele şi planete, iar la staţia de observaţii solare, cu ajutorul celostatului se pot vedea, cu ochiul liber, toate fenomenele solare.

Într-un interviu acordat revistei „Tomis", ing. Marcel Stanciu ne destăinuie cîte ceva despre perspectivele de dezvoltare ale Complexului muzeal de ştiinţele naturii: „Sîntem în curs de construire a unui delfinariu acoperit, destinat spectacolelor în perioada de iarnă, căutăm soluţii pentru acoperirea delfinariului existent. În gîndurile şi preocupările colectivului nostru se află punerea la punct a Microdeltei, un biotop specific, la scară miniaturală, populată, printre altele, de peste 500 de specii de păsări; avem în vedere un acvariu modern, o piscină pentru foci, un muzeu de ştiinţele naturii, o grădină botanică, un terariu, adică o colecţie de reptile, poate o rezervaţie marină menită să păstreze nealterate unele specii de floră şi faună locale...".

Muzeul Delta Dunării din Tulcea are şi o puternică secţie de ştiinţele naturii cu colecţii specifice zonei Dobrogei de nord-vest şi Deltei; paralel, muzeul desfăşoară şi activitate de cercetare.

Fără să aibă profil muzeistic, Biblioteca judeţeană din Constanţa, instalată, din anul 1980, în fostul palat episcopal de lîngă Catedrala ortodoxă, prin expoziţiile de valori bibliofile pe care le organizează, prin bogăţia colecţiilor sale de publicaţii şi prin diversitatea serviciilor oferite cititorilor este o unitate culturală foarte solicitată de public. Piesele bibliofile deţinute de această instituţie de carte înfiinţată în 1931, dar dezvoltată mai ales în ultimii 15 ani prin grija deosebită a organelor de partid şi de stat, dar şi prin rîvna colectivului său, condus de Constantin Dumitru-Zamfir, bibliolog cu o vastă experienţă, începînd cu incunabulul „Liber chronicarum" de Schedel Hartmann (Nürnberg, 1493), „De bello civili" de Marcus Lucanius (Lyon, 1569), ediţiile ovidiene din 1601 şi 1652 şi terminînd cu „Îndreptarea legii" (Tîrgovişte, 1652), „Gramatica" de Ienăchiţă Văcărescu (1787), „De obşte gheografie" de Amfilohie Hotiniul (Iaşi, 1795) — fără să mai vorbim de alte multe ediţii vechi şi rare sau de volumele cu autografele unor ilustre personalităţi — pot face mîndria oricărei mari biblioteci. Biblioteca posedă de asemenea un bogat instrumentar modern al muncii intelectuale: lucrări de referinţă,

dicționare, enciclopedii de reputație mondială („Encyclopaedia Britannica — 24 vol.; Meyers Lexikon — 12 vol.; Encyclopaedia Americana — 27 vol. etc.), precum și un mare număr de reviste românești și străine.

Edificii, monumente istorice și de artă

De bună seamă, la faima litoralului românesc, la creșterea interesului turistic pentru această regiune concură în mare măsură edificiile, monumentele istorice și de artă.

Partea peninsulară a Constanței — declarată, dealtfel, monument istoric — poate fi considerată, fără nici o exagerare, cea mai interesantă și originală zonă urbană a litoralului. Frumusețea cadrului natural pe care a fost edificat cel mai vechi cartier al orașului este sporită considerabil de existența unor edificii și monumente devenite, atît datorită valorii lor estetice cît și — mai cu seamă — datorită încărcăturii lor istorice, locuri de referință ale turismului românesc.

Desigur, Cazinoul (despre care am mai amintit în capitolele precedente), înălțat în extremitatea sudică a peninsulei, chiar pe malul mării, este, cu înfățișarea sa artificioasă, căutată, bizară — ca un edificiu picat aici printr-o minune a vremurilor, din Occidentul burghez, parvenit și pretențios al anilor 1900 — cel mai însemnat obiectiv turistic al locului. (Ținînd seama de valoarea acestei clădiri — realizare de referință în arhitectura noastră — folosirea ei actuală — doar ca restaurant, pare nerațională, cu atît mai mult cu cît există aici și o sală de spectacole — e drept, nefuncțională, susceptibilă de îmbunătățiri — unde, cîndva, s-au produs actori de primă mărime ai scenei românești.) Spre est, domină faleza, trist, ca o lumînare stinsă, farul genovez, în spatele căruia se profilează clădirea fostului hotel „Carol", construită de arhitectul Orăscu în 1882 (în prima jumătate a secolului nostru, edificiul va adăposti Cercul militar local, apoi, mai încoace, pînă în 1978, Institutul județean de proiectări). La 1884, hotelul a fost văzut de un călător german: „Pe punctul extrem al peninsulei este Hotelul Carol, lîngă far, avînd aran-

jament european şi fiind condus de un prusac. Iarna e aproape pustiu. Însuşi directorul hotelului e la Nissa. Vîntul sufla cu atîta turbare şi valurile se ridicau şi stropeau picături de apă pînă sus pe zidurile hotelului".

La vest, mai sus de faleză, domină împrejurimile impresionantul edificiu al Catedralei ortodoxe, ridicat între anii 1882—1884. Mobilierul a fost conceput de marele arhitect Ion Mincu, iar pictura iniţială de pictorul G. D. Mirea (deteriorată de-a lungul anilor, iar apoi refăcută de pictorii Gh. Popescu şi Niculina Dona).

Un monument de arhitectură foarte căutat de turişti, care adaugă peisajului urbanistic peninsular un plus de farmec, cu tentă orientală, este geamia, cea mai impunătoare construcţie de acest fel din Dobrogea, un fel de catedrală musulmană, datînd din 1910 (a fost ridicată din subvenţii guvernamentale şi renovată, tot de statul român, în anii '50 — încă o dovadă a toleranţei naţionale şi religioase manifestate de poporul român, în toate vremurile, faţă de minorităţi). Din turnul său, înalt de 50 de metri, se poate contempla — după ce au fost escaladate toate cele 144 de trepte — panorama zonei peninsulare a oraşului. De fapt cea mai veche geamie constănţeană este geamia „Azizia" de pe b-dul Tomis, ridicată în 1862, pe locul alteia mai vechi (construită prin 1820) şi renovată în 1958.

Alte edificii constănţene de interes turistic: bazilica romano-catolică, zidită în 1885, clădirea Muzeului de istorie naţională şi arheologie (pînă în 1977, primăria municipiului), construcţie în stil românesc realizată de arhitectul Petru Antonescu în deceniul al treilea al veacului nostru, templul evreiesc de rit spaniol (1908), biserica elenă, zidită în 1864, teatrul „Elpis" (azi Teatrul de păpuşi), templul evreiesc de rit occidental, aflat la intersecţia străzilor Petru Rareş şi C. A. Rosetti, vila Şuţu, edificiu în stil maur, construit, se pare, înainte de 1877, „Casa cu lei", imobil în stil ecletictic datînd din deceniul al nouălea al veacului trecut (azi, hotel), aflat pe faleza portului (fost proprietatea unei rude apropiate a colecţionarului de artă Kricor Zambaccian), casa „beiului", monument de arhitectură musulmană de la începutul secolului trecut, părăsită, din păcate, şi pe

cale de deteriorare totală (pe faleza portului, lîngă farul nou) etc.

La Mangalia, de aproape patru secole, geamia Esmahan Sultan, cu eleganta sa siluetă, constituie prilej de admiraţie pentru călători, iar Babadagul, micul, dar frumosul oraş din inima Dobrogei, oferă turiştilor iubitori de vestigii istorice un interesant Muzeu de artă orientală (tot aici se află o geamie din sec. al XVI-lea şi mormîntul generalului turc Gazi Ali Paşa).

Nord-vestul Dobrogei, renumit pentru frumuseţile sale naturale, este o regiune în care românii şi-au manifestat mai pregnant decît oriunde în această provincie fiinţa naţională. Dealurile din zonă, acoperite cu păduri răcoroase, udate de izvoare cu apă limpede ca lacrima, ascund două aşezăminte mănăstireşti: Cocoşu şi Cilic Dere.

Situată în apropierea Isaccei şi a Niculiţelului — renumite centre viticole — mănăstirea Cocoşu, monument istoric (a fost înfiinţată în 1833 de trei călugări ardeleni), a reprezentat, pînă la 1877, un puternic focar de cultivare a sentimentului naţional printre românii din dreapta Dunării. Ion Ionescu de la Brad, care a vizitat mănăstirea în 1850, l-a cunoscut pe părintele Visarion, unul dintre fondatorii acestui lăcaş de cult. Potrivit însemnărilor revoluţionarului paşoptist, Visarion era un om luminat — a trăit 30 de ani la Neamţ, unde a fost legător şi tipograf. Cunoştea operele lui Dimitrie Cantemir „care l-au făcut ştiutor de originea şi de nevoile tuturor românilor". După ce a trăit o vreme la Muntele Athos, Visarion a venit la Isaccea unde „prin Ene, român ciorbagiul ciorbagiilor * din toată cazaoa" a cumpărat cu 300 de lei locul aflat între Dealul Fetei şi Dealul Cocoşului, iar cu 12 000 de lei a căpătat de la autorităţi — turceşti pe atunci — autorizaţia de a construi biserică. Cu timpul mănăstirea s-a dezvoltat mai ales prin daniile unor iubitori de neam (Nicolae Hagi Ghiţă, mocan din Poiana Sibiului, a donat, în 1853, 15 000 de galbeni, 500 de oi şi 15 cai), contribuind la ridicarea culturală a ţinutului (pe mulţi călugări îi găsim, înainte de 1877, învăţători în satele dobrogene).

---

* Ciorbagiu — conducător.

Mănăstirea posedă un interesant muzeu de obiecte bisericeşti (icoane, cărţi vechi româneşti — unele cu însemnări marginale încă de pe la 1840 —, peceţile lăcaşului dinainte de 1877 etc.). Pictura bisericii a fost realizată de italianul F. D. Biasse. Aici, la Cocoşu, sînt păstrate moaştele martirilor Zosimos, Atallos, Kamasis şi Filippos, descoperite în bazilica paleocreştină de la Niculiţel.

Nu departe de mănăstirea Cocoşu, la 3 km de satul Teliţa, se află mănăstirea Cilic Dere, fondată în anul 1840. La Cilic Dere, turiştii pot vizita muzeul mănăstirii, unde sînt păstrate piese de o deosebită valoare istorică şi artistică, între care se disting două cărţi vechi româneşti de mare interes bibliofil: „Biblia" (cunoscută sub denumirea de „Biblia de la Bucureşti"), tipărită la 1688, şi „Cartea de învăţătură" sau „Cazania lui Varlaam" (Tîrgovişte, 1643). Între edificiile mănăstirii se află o veche moară de vînt dobrogeană, una dintre acele mori atît de familiare, cîndva, piesajului pontic (potrivit călătorului francez Camille Allard aproape fiecare gospodărie dobrogeană ar fi avut, la 1854, moara ei de vînt!).

Operele sculpturale, mai puţine pe vremuri, atît de numeroase azi, ce împodobesc localităţile dobrogene, armonizează, înnobilează realizările arhitecturale de la Pontus Euxinus, conferă acestor meleaguri originalitate şi reprezintă, totodată, o biruinţă a artei româneşti. Dintre vechile monumente constănţene, cea mai renumită este statuia poetului „Ovidiu" (aflată în piaţa cu acelaşi nume).

Ideea ridicării unei statui bardului latin în oraşul de pe malul mării a aparţinut prefectului judeţului Constanţa, avocatul Remus Opreanu, care, uimit de bogăţia vestigiilor civilizaţiei greco-romane din teritoriul ce-l administra, s-a gîndit că un monument închinat autorului „Tristelor" în acest colţ de patrie va constitui un veritabil simbol al continuităţii latine în ţinuturile Pontului Stîng. Pentru a-şi vedea ideea materializată, Remus Opreanu apelează la mai mulţi savanţi români şi străini, ce urmau să stabilească, mai întîi, cu certitudine, dacă oraşul Constanţa moştenea vechea vatră a anticului Tomis, chestiune încă neelucidată pe deplin la acea vreme. El însuşi face o călătorie în Italia, la

Sulmona, orașul natal al poetului Ovidiu, în vederea unei documentări complete (din această epocă datează și primele relații de prietenie între Constanța și Sulmona, azi orașe înfrățite). Cînd orice îndoială asupra locului pe care s-a aflat cetatea Tomis a fost risipită, Remus Opreanu a propus pentru sculptarea statuii pe Ettore Ferrari (1849—1929), artist originar din Sulmona (autor de monumente consacrate unor figuri ilustre ca Giuseppe Mazzini, Garibaldi, Giordano Bruno, Abraham Lincoln; tot el a sculptat, la 1879, statuia lui Ion Eliade Rădulescu din Piața Universității din București). Statuia a fost terminată în 1883, dar, din lipsă de fonduri (suma de 1000 lei necesară transportării statuii de la Cernavoda la Constanța s-a strîns prin organizarea unui ... bal!), așezarea ei pe soclu a avut loc abia în 1887, la 18 septembrie. Doctorul Carol Schuchard, călător prin Dobrogea la 1884, nota în jurnalul său: „Bietul Ovidiu! Nici turnat în bronz nu revine bucuros la locul exilului său!". Multe și înflăcărate discuții s-au purtat în zilele ce au premers dezvelirii monumentului (în timp ce statuia poetului zăcea în magazia nr. 7 din port), în legătură cu locul unde trebuia amplasat. Remus Opreanu susținea că locul cel mai nimerit pentru ridicarea soclului este în Piața Independenței, alții, printre care și Mihail Kogălniceanu, considerau că monumentul trebuie așezat cu fața spre mare. Partizanii acestei din urmă opinii veneau și cu argumentul că în Piața Independenței se afla o cafenea („Cafeneaua lui Said"), care pentru statuia marelui Ovidiu ar fi constituit o vecinătate indecentă. Delavrancea, trimis, în urma unei reclamații, de ziarul „Românul", al cărei redactor era, la fața locului, pentru a scrie un memoriu „Pro Nasone" nota: „Toată lumea *ovidianizează* la Constanța; sunt în aer discuțiile pro și contra lui Nasone. Vorbești de Ovidiu în baie, la hotel, pe bulevard, în bărbieriile turcești unde te duci să cumperi monede și flori marine". Inaugurarea monumentului, amplasat tot în Piața Independenței (de-a lungul anilor, monumentului i s-a schimbat poziția în mai multe rînduri), a avut loc într-un cadru festiv, de față fiind ministrul Instrucțiunii publice, o

seamă de personalităţi ale timpului, precum şi o delegaţie sulmoneză. Pe soclu au fost săpate următoarele versuri ovidiene:

„Hic ego qui jaceo tenerorum lusor amorum
Ingenio perri Naso poeta meo
At tibi qui transis, ne sit grave quisquis amasti
Dicere: Nasonis molliter ossa cubent"

(Sub astă piatră zace Ovidiu, cîntăreţul / Iubirilor gingaşe, răpus de-al său talent. / O, tu, ce treci pe-aice, dacă-ai iubit vreodată / Te roagă pentru dînsul să-i fie somnul lin!)

În anul 1925, cetăţenii Sulmonei ridică şi ei o statuie lui Ovidiu, copie fidelă a celei din Constanţa, în Piazza XXX Settembre din oraşul unde, cu 2 000 de ani în urmă, a văzut lumina zilei unul dintre cei mai mari poeţi ai antichităţii latine.

Constănţenii se mîndresc şi cu un alt monument de artă: statuia lui Eminescu, de pe faleza Cazionului (autor Oscar Han), ridicată de locuitorii de la malul mării pentru a împlini, simbolic, dorinţa poetului din poezia „Mai am un singur dor". În anul 1934, cînd a fost inaugurat monumentul, prin osteneala lui Valerian Petrescu, secretarul comitetului care a avut iniţiativa realizării statuii, s-a editat şi un volum omagial „Mihai Eminescu"; volumul s-a bucurat de colaborarea unor nume de prestigiu româneşti şi străine: Nicolae Iorga, Elena Văcărescu, Emil Zegadlowicz (Polonia), E. Sylvia Pankhurst (Anglia) ş.a.

Un monument mai puţin cunoscut, aflat în cimitirul central al oraşului, evocă o pagină tristă din istoria Dobrogei: ravagiile făcute de holeră, în 1854, în timpul războiului Crimeii, printre soldaţii de sub comanda generalului francez Espinasse, pe cînd mărşăluiau prin aceste locuri. Ostaşii răpuşi de necruţătoarea molimă au fost înhumaţi într-o mare groapă comună, pe faleză, în dreptul Cazinoului de mai tîrziu. Cu prilejul amenajării acestei zone, în vederea construirii Cazinoului (1904), lucrătorii au descoperit osemintele, care vor fi adunate, aşezate într-o criptă, deasupra căreia autorităţile franceze au ridicat un obelisc de granit, cu

inscripţia „La France / a ses / soldats morts / pour / la Patrie / 1854—1855".

Cu totul remarcabil şi prin semnificaţie istorică şi prin amploare şi prin concepţie artistică este „Monumentul Independenţei" din Tulcea. Amplasat pe colnicul „Hora", de unde domină maiestuos împrejurimile pe o rază de cîţiva kilometri, măreţul edificiu a fost proiectat, la sfîrşitul secolului trecut, de sculptorul G. Vasilescu (piatra fundamentală a fost pusă în 1879). Monumentul tulcean este compus dintr-un obelisc înalt de 22 de metri, străjuit de două elemente compoziţionale (un dorobanţ şi un vultur cu aripile întinse), ambele cu o înălţime de 5 metri. A fost construit din granit italian, tăiat şi şlefuit la Veneţia, iar postamentul din granit de Măcin. Dorobanţul fusese turnat în bronz — după modelul lui G. Vasilescu — de E. Manaretti din Frize-Veneţia. Sus, pe obelisc, pe o placă de bronz era turnată inscripţia : „Ridicatu-s'a acest monument de cetăţenii Tulcei şi ai ţărei în anul MDCCCXCIX spre veşnica amintire a readucerii Dobrogei la căminul strămoşesc prin vitejia armatei Române (...)". În timpul primului război mondial, monumentul a fost distrus în întregime (tot atunci a fost distrus şi alt monument tulcean : statuia lui Mircea cel Bătrîn, iar statuia lui Ovidiu din Constanţa a fost dărîmată de pe soclu) de către trupele de ocupaţie. După război s-a reconstituit doar obeliscul, fără elementele constitutive. În 1977, cu prilejul sărbătoririi centenarului Independenţei de stat a României, monumentul a fost restaurat în forma sa iniţială, sub conducerea sculptorului Cristea Grosu, originar din Dobrogea. La dezvelire au participat, potrivit „Cărţii de onoare" a monumentului, peste 6 000 de tulceni — muncitori, ţărani, intelectuali, elevi, militari, care, precum înaintaşii lor cu decenii în urmă, au adus un vibrant omagiu luptătorilor pentru independenţa de stat a ţării noastre, pentru neatîrnare, pentru revenirea Dobrogei la ţară.

În anii din urmă, tulcenii au ridicat altă statuie lui Mircea cel Bătrîn, măreţul domn din neamul Basarabilor, statuie ecvestră de această dată, operă a lui Ion Jalea, în centrul civic al metropolei Deltei Dunării.

Un monument de mari dimensiuni care domină intrarea în portul Constanța, de fapt un complex monumental, flancat de fîntîni arteziene, este cel închinat „Victoriei", operă a sculptorului dobrogean Boris Caragea, un imn de slavă dedicat luptătorilor căzuți în lupta împotriva fascismului pe meleagurile euxine, luptătorilor pentru democrație și socialism.

Parcul din fața gării constănțene a devenit, de cîțiva ani, unul dintre cele mai căutate locuri de pe litoral: aici se află „Fîntîna cinetică", creație de mare virtuozitate artistică a sculptorului Constantin Lucaci, îmbinare fericită între artă și mecanică, o simfonie de volume și lumină. Complexul artezian, realizat din metal, de ales rafinament spațial, în timpul funcționării, cînd apa țîșnește la mari înălțimi, din zeci de orificii, iar cele trei piese sculpturale se pun în mișcare (cea din mijloc mai înaltă, circular, iar cele de pe margini, în zbor de pasăre), riguros calculată, în lumina policromă a reflectoarelor, creează un spectacol tulburător, greu de descris.

Sculptorul Boris Caragea pleda, într-un interviu consemnat de C. Tudora, pentru ideea generoasă ca artiștii să facă din litoral un mare muzeu în aer liber: „Să facem din aceste locuri, atît de dăruite de natură, un mare muzeu în aer liber. Ideal ar fi să reușim ca, prin statuile, prin lucrările noastre monumentale să transformăm fiecare parc, fiecare grădină, străzile și faleza într-un muzeu incomparabil, într-un spectacol unic pentru privirea și sufletul omului..." Începutul, întru împlinirea acestei idei, s-a făcut, dacă ar fi numai să amintesc simpozioanele și taberele de ceramică (de la Medgidia) și de sculptură (de la Costinești) — operele de ceramică dispuse în parcul din Medgidia conferă cadrului natural o puternică originalitate, iar complexul sculptural de la Costinești a devenit un loc de referință al creației plastice românești contemporane.

Întregul litoral este decorat, dealtfel, cu generozitate de lucrări sculpturale și de pictură monumentală semnate de artiști prestigioși ca Ion Jalea, Cornel Medrea, Jules Perahim, Mac Constantinescu, Cristea Grosu, Ada Geo-Medrea și mulți, mulți alții.

La Constanţa şi Tulcea îşi desfăşoară activitatea filiale ale Uniunii artiştilor plastici, care vin, prin creaţiile artiştilor membri, în întîmpinarea dorinţei de frumos a locuitorilor de la mare. Plasticieni ca: Eugen Barău, E. Bratfanov, Maria Deac, Wilhelm Demeter, Ion Duman, Gheorghe Fărcaşiu, Constantin Găvenea, Ştefan Găvenea, Petre Grăjdeanu, Niţă Manolescu, George Marinescu, Nicolae Mira, Eugen Mărgărit, Ion Mătăsăreanu, Petre Nichita, Maria Pelmuş, Ştefan Pelmuş, David Serth, Daniil Suciu, Ştefan Ştirbu, Ion Tiţoiu, Nicolae Vătămanu, Mircea Vărzaru şi alţii şi-au legat destinul artistic de aceste meleaguri, adăugînd imagini şi frumuseţi noi marii fresce dobrogene a plasticii româneşti.

Monumente ale naturii

Felurimea apelor, diversitatea reliefului, bogăţia faunei şi florei fac din pămîntul dobrogean un loc fără asemănare în Europa. Nicăieri în continentul nostru nu poţi afla, într-un perimetru atît de mic, fluviu şi mare, munţi şi deltă, şes şi dealuri, bălţi cu peşte şi lacuri tămăduitoare, pămînturi abia în formare şi straturi geologice vechi cît Terra. Vieţuitoarele şi plantele ce populează ţinutul — multe dintre ele nu pot fi întîlnite decît aici — dau locurilor originalitate şi atrag necontenit pe naturalişti. Savantul I. Simionescu, pe vremuri, constant pelerin la Pontul Euxin, scria într-una din frumoasele sale cărţi: „Pămîntul dobrogean este o adevărată corabie a lui Noe. Mai ales primăvara şi toamna, cînd păsările călătoare, în pribegia lor ritmică, se abat în deltă, în Dobrogea se află furnicarul cel mai bogat de animale. De la mistreţi cărora le place desişul umbros al plaurului, pînă la helgea ca ninsă, lungă de o şchioapă; de la vulturul măreţ şi pajura voinică, la auşelul cît o nucă, ce-şi ţese din puful sălciilor cuibul de pîslă ca o pungă, ori pescăruşul numai smaralde şi topaze; de la şarpele lui Esculap, gros şi lung, la şopîrliţa cu bumbi de sidef; de la lenevosul somn şi gustosul morun, la zvîrluga cît un vierme, noian de animale felurite mişună prin iarbă, pe sub pămînt, în ape ca şi în aer. Unele vin de departe; musafiri întîrziaţi dau

locurilor un colorit exotic. Flamingii din delta Nilului fac uneori vizită neamurilor lor de la gurile Dunării, iar vestitul şarpe Boa îşi are drept reprezentant pe Eryx jaculus, toată ziua ascuns în nisip. Familii de foce se adăpostesc în peşterile de la Cavarna; delfinii zglobii fac tumbe în jurul vaporului ce duce la Constantinopol sau înoată în şiruri pînă-n portul Constanţei. Şi haina vegetală a Dobrogei cuprinde stropi exotici. Liliecii înfloresc pe coasta dealurilor pînă aproape de Agighiol; plantele din Transcaucazia şi Persia se întîlnesc cu cele din Mediterana, alături de obişnuitele flori de prin meleagurile noastre. În asociaţii restrînse, nasc tablouri fermecătoare. Bujorii ca flacăra, macii ca sîngele, asfodele ca opalul se ţes într-o urzeală reunită, mai ales cînd cerul, mai adesea senin, îşi revarsă lumina din plin peste ogoare şi cîmpii".

Deci, nici o exagerare, dacă asemuim Dobrogea unui uriaş muzeu natural, în care fiecare colţ prezintă curiozitate şi, mai ales, pitoresc. Părţile Măcinului oferă, sub pana lui Ionescu de la Brad, care le-a cunoscut mai bine cu un veac în urmă, imagini de basm: „Mai frumoase locuri decît poalele munţilor de la Măcin pînă la Babadag nu cred să poată găsi cineva aiurea (...). Atîta de mult iasmini se află la poalele munţilor, cît pe drumuri mirosul lor mă adoarme. Acum sînt toţi înfloriţi şi este o mîndreţe nemaipomenită. Multe locuri am umblat, dar şi aşa frumoase rar vei găsi (...). O, ce frumos loc Niculiţelu, sat înconjurat ca o cetate de munţi şi codri, sat făcut pe ruinele antice romane ce sînt fortificaţiile acestui loc şi pe care ţăranii îi zic a lui Traian. În satul acesta se face Panairi şi sînt în ele circazienele române. Acolo am văzut o fată atît de frumoasă, cît, zeu, nici Ileana Cosinzeana n'au putut să o întreacă în mîndreţe. Veste de frumuseţea fetei au ieşit. Cînd am văzut-o avea un trandafir în cosiţă şi sta la stative, ţăsînd o pînză mai subţire decît a păianjenului, căci pe aice se face borangic şi sînt aguzi poate şi de 100 de ani de bătrîni. De cînd am văzut-o, nu o mai pot uita. Cînd aş fi un Făt-Frumos!". Pădurile din preajma Niculiţelului îşi trag farmecul mai ales din exuberanta diversitate a speciilor floristice care le populează. Trecînd prin aceste locuri, Mihail Sadoveanu, şi el, avea să scrie: „Pădurea

cu umbra-i dulce ne întovărăşeşte multă vreme. Şi pădurea nu-i ca în ţinuturile noastre, curată într-un singur soi de lemn: ci o grădină fără margini, de o varietate neînchipuită. Toate esenţele se amestecă în ea, de la stejar pînă la cireş şi vişin. Măcieşi, corni, soci, frasini sporesc cu frunzele lor coloritul. Printre arbori se încurcă, se caţără pe ramuri clematita, în adevăratele garduri vii, şi rouruscа de un dulce verdedeschis. Ori în spre ce parte s-ar întoarce, ochiul e surprins de ceva nou. Pădurea nu-i măreaţă, deşi se-naltă din ea copaci seculari: dar e poetică, felurită, un cîntec de colori vii".

Inegalabil în frumuseţi este, nu încape îndoială, spectacolul Deltei Dunării. În lupta lor pentru a răzbate la Pontul Euxin, apele Dunării au creat, în această parte a Europei — care pentru cei vechi însemna sfîrşitul lumii cunoscute — o ameţitoare îngrămădire de insule, lacuri, bălţi, mlaştini, populată frenetic de felurimi de animale şi plante — sute, mii de specii —, un paradis natural prins într-o largă îmbrăţişare de cele trei mari tentacule ale fluviului ce se înfundă în mare: Chilia, Sulina şi Sf. Gheorghe. Aici natura este în largul ei, un ultim refugiu, parcă, în faţa invaziei industriale a civilizaţiei moderne. Iată, în sfîrşit, un loc unde autoturismul lipseşte! Văzută din avion, delta pare un ocean verde, în care apele ţes, argintii, un desen complicat, după schiţele unui artist nevăzut. Ici-colo, vaporaşe şi lotci — jucării minuscule — zgîrie luciul apelor în direcţii necunoscute.

În Delta Dunării — cu insulele sale: Letea, Sf. Gheorghe şi Dranov — trăiesc peste 300 de specii de păsări, multe dintre ele venite de pe alte meleaguri (pe cerul deltei trec cinci din cele şapte drumuri ale păsărilor din Europa). Specii mediteraneene (vulturul pleşuv sur, şoimul, stîrcul galben, cormoranul pitic, raţa cu moţ etc.) se întîlnesc cu cele de tip mongolic (vulturul pleşuv negru, călifarul alb şi roşu, frumosul şi devenit atît de rarul pelican, piciorongul ş.a.) şi cu cele de tip asiatic (egreta, fluierarul, huhurezul, fundacul polar, raţa catifelată, raţa sunătoare, becaţina, surda etc.). Dintre animalele sălăşluitoare aici, mult căutate pentru blana lor sînt vulpile, nurcile, vidrele, ne-

văstuicile, herminele, bizamul (adaptat mai recent). Bogăția cea mai mare a deltei este, desigur, pescuitul. Sturionii (mai ales morunul, dar și nisetrul, cega, păstruga), scrumbia de Dunăre, știuca, somnul, crapul, caracuda dar și alte specii sînt marfa de mare preț a deltei. România este a doua, din lume, preducătoare de icre negre, renumitul „caviar". Iată, ca o curiozitate, cum se prepară icrele negre, după însemnările unui călător prin deltă, la începutul secolului nostru: „Se spintecă peștele din care se scot icrele. Mațul de icre (sacul membranos care conține ouăle peștelui) se taie în bucăți cam cît pot fi cuprinse cu mîna și se aruncă într-un hîrdău cu apă dulce. Se ia apoi bucățile una cîte una și se freacă pe o sită de sfoară. Prin ochiurile sitei trec icrele, iar pe sită rămîne o materie albă gălbuie, un fel de grăsime amestecată cu pielița care formase mațul. Boabele de icre trecute prin sită se spală o dată sau de două ori cu apă și apoi se toarnă peste ele apă sărată, în care poate pluti un cartof. În această saramură rămîn icrele pînă cînd boabele, strînse între degete, abia mai lasă să iasă din ele un lapte gros. Dacă s-ar lăsa mai mult decît trebuie, boabele de icre s-ar sfărîma și ar da o calitate inferioară. Cu chipul acesta avem *icrele negre moi*. Icrele tescuite se fac din icrele moi cari se pun într-un săculeț de pînză și apoi se supun la teasc sau presă".

O curiozitate, în deltă, sînt pădurile de pe grindurile Letea și Caraorman, cu esențe ca: stejar, cer, gîrniță și o formație tipic tropicală, liana.

Dacă pe vremuri, grija pentru ocrotirea naturii era cu totul sporadică — cînd nu lipsea cu desăvîrșire — azi, în Dobrogea, frumusețile și raritățile naturii sînt, cele mai multe, oblăduite în rezervații, cercetate cu atenție spre folosul științei, îngrijite și păstrate pentru generațiile care vor veni.

La sud de Constanța, la Agigea — localitate cu nume coborît din legendă — pe țărmul mării, natura a făurit, în miniatură, o Sahară: renumitele dune maritime, care adăpostesc peste 120 de specii de plante și numeroase de animale, unele foarte rare, ca ciucușoara de nisip (care, în luna mai, așterne covoare galben-aurii

de o neîntrecută frumuseţe), apoi volbura de nisip cu florile sale albe şi un neam pontic al molidului şi bradului, cîrcelul — între plante —, broasca ţestoasă dobrogeană, vrabia spaniolă, leul furnicilor şi ciudata călugăriţă ce îşi devoră, după împerechere, masculul — între speciile faunistice. Aproape de Mangalia, o altă rezervaţie, de un pitoresc neobişnuit, este căutată deopotrivă de oamenii de ştiinţă şi de turişti: pădurea Hagieni, monument silvicol natural de tip mediteranean, cu plante lemnoase ca scumpia, cărpiniţa, mojdreanul, vişinul turcesc, stejarul brumăriu etc. Tot aici cresc: aromatul iasmin, cu flori galbene-aurii, aiul de pădure, galben ca şofranul, frumosul bujor românesc, ghiocelul dobrogean, bujorii de stepă, ruşcuţa de primăvară, cu flori aurii ş.a. Fauna este reprezentată prin broasca ţestoasă dobrogeană, vipera cu corn dobrogeană, broasca sudică, şopîrla de stepă, şarpele rău (2 m lungime). Alte rezervaţii naturale, oaze de culoare, lumini şi arome: Canaraua Fetei (lîngă Adamclisi) cu aspectul său de canion, în care sălăşluiesc plante şi animale de tip balcanic şi mediteranean, Valul lui Traian, Fîntîniţa — Murfatlar, punctele fosilifere de la Alimanu, Cernavoda şi Seimenii Mari, reciful coraligen de la Topalu, canaralele din portul Hîrşova, refugiul ornitologic Histria—Sinoe. Două monumente ale naturii fascinează de decenii şi pe naturalişti şi pe istorici: peşterile de la Limanu lîngă Mangalia, şi Gura Dobrogei. Peştera de la Limanu (cercetată prima oară în 1916 de speologul C. M. Ionescu, apoi de arheologii V. Pârvan şi Oreste Trafali, iar mai recent, de Margareta Dumitrescu, Traian Orghidan, V. Boroneanţ şi Radu Ciuceanu), numită şi peştera de la Caracicola sau de la „Icoane“, cu cele 3 200 m de galerii ale sale, are un caracter de unicitate în ţara noastră, datorită faptului că una dintre galerii a fost transformată de mîini omeneşti într-un adevărat labirint subteran, după un plan bine chibzuit. Pe pereţi, desene în negru, cu figuri zoomorfe şi antropomorfe, expresii de artă rupestră. Istoricul V. Boroneanţ presupune că labirintul de la Limanu ar fi fost realizat de o căpetenie geto-dacă, din Dobrogea, poate chiar Dapyx, ca un refugiu de apărare în faţa pericolului roman (sec. I. î.e.n.).

Cealaltă peşteră, numită „La Adam", aflată în cadrul rezervaţiei Gura Dobrogei — loc de o impresionantă originalitate a structurilor geologice — a devenit celebră în lumea ştiinţifică atît pentru fauna paleontologică actuală cît şi — mai ales — pentru vestigiile civilizaţiei umane aflătoare aici. Resturi ceramice din paleolitc şi neolitic, un număr de cinci piese aparţinînd unui altar închinat zeului Mitras, un molar de Homo sapiens fosili, vechi de 100 000 de ani, rămăşiţe scheletice a 65 de specii de mamifere de vîrstă cuaternară (ursul de peşteră, mamutul, bourul, calul sălbatic) dovedesc că în ţinutul dintre Dunăre şi mare viaţa a înflorit din vremuri imemoriale. Tot aici se află şi peştera „Gura Dobrogei", cu mari colonii de lilieci şi cu străvechi dovezi de trăire umană.

În încheierea acestei, fireşte, cu totul incomplete treceri în revistă a frumuseţilor şi curiozităţilor naturale care fac din Dobrogea un original şi uriaş muzeu în aer liber, să cităm un mic fragment tot dintr-o scriere a lui I. Simionescu, cel mai mare popularizator, la noi, a cunoştinţelor naturale şi pitorescului pămîntului românesc în perioada interbelică: «Păşind prin Dobrogea, oriunde, la nord mai mult decît la sud, te cuprinde un sentiment de pace supremă, blîndă, revelatoare (...). În Dobrogea, nu poţi spune că te simţi doborît de măreţia naturii, nici ridicat pe aripi ca pe înălţimile Carpaţilor, ci te învăluie o linişte asemenea cu aceea pe care ne-o descrie Carlyle: „parcă auzi şi oile cum pasc!". În acelaşi timp este şi o recreere sufletească adusă de zările largi, întinse, inundate de lumina fosforescentă uneori, ce naşte o captivare a sufletului, pînă la eterizare. Din acest punct de vedere pămîntul Dobrogei nu are asemănare în al ţării întregi».

Ceva și despre turiști

Ce înseamnă „a fi turist"? Iată o întrebare ce, pe litoral, ca „băștinaș", stă în ordinea lucrurilor să ți-o pui.

Dicționarele și enciclopediile explică: *turist* = persoană care practică *turismul*. Deci, să vedem ce înseamnă *turism*: „activitate cu caracter recreativ sau sportiv constînd din parcurgerea pe jos sau cu diferite mijloace de transport a unor distanțe pentru vizitarea regiunilor pitorești, a localităților, a obiectivelor economice, istorice etc." Cu alte cuvinte, turist este cel ce călătorește „pour son agrement", cum explică, mai direct, un Larousse.

Trebuie să admitem însă că această definiție nu mai e actuală. Este adevărat că și turistul modern călătorește de plăcere, dar tot atît de adevărat este că el călătorește și de nevoie. De nevoia imperioasă de a ieși din malaxorul vieții cotidiene, tot mai agitate, tot mai complexe. Dintr-un capriciu, turismul a devenit o necesitate. Astăzi „a lua concediu" nu echivalează cu „a pleca în altă localitate, ori în altă țară"? Și, orice am spune, plecarea aceasta cvasiobligatorie, fie ea și de agrement, seamănă cu o evadare.

Turistul modern — aidoma unui aventurier — se travestește (în felul său): cînd părăsește localitatea de reședință, lasă acasă prejudecățile, se debarasează, pe cît posibil, de ticurile citadine, se îmbracă lejer, colorat și practic, aruncă la coș grijile cotidiene (pentru a le înlocui, din păcate, cu cele ale călătoriei), „își ascun-

de identitatea". De aceea, deşi vin de pe toate meridianele, turiştii sînt toţi la fel, nimic nu-i deosebeşte, poate doar limba în care vorbesc.

Turiştii cu înclinaţii sportive merg mai departe cu schimbarea : preferă să renunţe la confortul hotelurilor, să doarmă în corturi, în rulote ori în bungalowuri şi să-şi gătească singuri. Vara, toate şoselele lumii sînt invadate de convoaiele turiştilor : are loc o nouă migraţie a popoarelor, dar în toate sensurile şi cu acte în regulă. Turiştii, noii invadatori — aproape tot la fel de hirsuţi şi de pitoreşti ca cei din vechime — nu mai distrug oraşele ieşite în cale, ci le... fotografiază şi, în loc să le jefuiască, îşi lasă acolo economiile.

Să fie oare turistul modern precursorul omului viitorului, omului ideal, „cetăţean al lumii", al unei lumi ideale, fără frontiere şi fără armate ?

Ziua, cînd vremea e frumoasă şi soarele străluceşte vesel pe cer, zecile de mii de turişti sînt absorbite, ca un burete uriaş, de ţărmul euxin, de plaje. Oaspeţii litoralului sînt preocupaţi de dialogul lor cu marea. Străzile oferă un spectacol dezolant : pustii, populate doar de nenumăratele autoturisme parcate pretutindeni, printre care se strecoară, obosiţi şi transpiraţi, albi, turiştii abia sosiţi, îndreptîndu-se spre centrele de cazare.

Cînd vremea e ostilă (se mai întîmplă, pe litoral), lucrurile se schimbă. Iritaţi, respinşi de planjele reci, cu ochii mereu spre cer, turiştii invadează oraşele litorale, în căutarea unor compensaţii, care, fireşte, nu lipsesc. Spectacolul străzii devine extraordinar, halucinant : la ora 11 dimineaţa abia te mai poţi strecura prin mulţimea policromă de oameni şi maşini. Magazinele, cofetăriile, restaurantele, pieţele, muzeele sînt literalmente arhipline. Localnicii fiind înghiţiţi de instituţii, de întreprinderi, de locurile lor de muncă, în Constanţa atotstăpînitori sînt turiştii. Dacă vremea neplăcută durează, aprovizionarea magazinelor devine un coşmar, iar transportul public, un delir.

Turismul evoluează neîncetat, iar noţiunea de *turist* capătă neîndoielnic noi sensuri. „Voiajorul", „vilegiaturistul" ori „sezonistul" de odinioară se deosebea radical de turistul de azi. Îmi amintesc cum arătau sezoniştii veniţi la Mamaia prin anii '50 (pe atunci pe litoral

nu se descoperiseră încă multe lucruri: blugii, tranzistoarele, barurile, bowlingurile, discotecile etc., etc.): nişte oameni liniştiţi, cu mişcări domoale (nu veneau la odihnă ?), sobri, înveşmîntaţi în culori închise, păstrînd cu mare grijă, în buzunare, cartelele de masă. Făceau plajă în slipuri de pînză „Muncitorul", direct pe nisip, sau pe cearşaful de la pat. Seara, ori cînd vremea era urîtă, mergeau la o bere (existau o berărie, la gară, şi un restaurant modest, la cazino), frecventau cele cîteva cluburi unde jucau şah şi table sau rămîneau la vilă, unde caligrafiau scrisori lungi celor de acasă.

Dar localnicii? Cum se comportă ei în timpul vijeliei turistice?

Dincolo de faptul că turismul reprezintă pentru locuitorii litoralului o remarcabilă sursă de venituri (zeci de mii dintre ei lucrează permanent ori sezonier în acest sector), localnicii aşteaptă şi pregătesc sezonul estival ca pe o mare sărbătoare. Ce poate fi mai plăcut decît să fii gazdă sutelor de mii de oameni aşa de nemaipomeniţi cum sînt turiştii?

Vara, constănţenii muncesc mai mult decît oricînd. Oaspeţii litoralului se uită cu mirare, cum, din instituţii şi întreprinderi, ies, după terminarea programului de lucru, stoluri de femei albe ca zăpada, în plină lună august. Localnicii fac plajă duminica şi, în cîteva zile, bronzul se duce. Cînd un constănţean pleacă vara, cu treburi, prin ţară, sau în concediu, la munte (turist şi el), nu se poate să nu fie întrebat pe acolo: „Cum, dom'le, vii de la mare şi eşti aşa de alb?!"

Turismul a devenit pe litoral ceva atît de firesc, de normal, încît, dacă prin absurd, într-o vară, pe ţărmul mării n-ar mai veni oaspeţi, constănţenii s-ar plictisi îngrozitor. Cînd toamna, tîrziu, pleacă din staţiuni ultimii turişti (afară doar de cei ce rămîn în sanatorii, pentru tratament), locuitorii litoralului sînt stăpîniţi de un puternic sentiment de nostalgie. Desigur, cînd iau concediu, constănţenii pleacă şi ei, la munte (cîteva zile tot rămîn acasă, pentru plajă!), îngroşînd rîndurile acestui popor simpatic al epocii noastre: turiştii.

Scriitorii și Dobrogea

„Mai am un singur dor :
În liniştea serii
Să mă lăsaţi să mor
La marginea mării"

Mihai Eminescu

Presa estivală informează publicul : „La Casa de creaţie a Uniunii Scriitorilor de la Neptun au sosit noi oaspeţi : George Alboiu, Ion Băieşu, George Bălăiţă, Augustin Buzura, Ion Cocora, Vintilă Corbul, Aurel Covaci, Ioana Diaconescu, Dinu Flămînd, N. Gafton, Mircea Iorgulescu, Alexandru Jebeleanu, Ion Lăncrănjan, Emil Manu, Fănuş Neagu, Mihai Novicov, Radu Sălăjan, Mihai Stoian, Dan Tărchilă (20 iulie 1977)" ; „Nicolae Barbu, Domokoş Geza, Anghel Dumbrăveanu, Laurenţiu Fulga, Galfalvi Zsolt, Huszar Sandor, George Ivaşcu, Horia Lovinescu, Toma George Maiorescu, Mircea Martin, Dumitru Micu, Nicolae Manolescu, Al. Oprea, Platon Pardău, Al. Piru, D. R. Popescu, Ioana Postelnicu, Cornel Regman, Petre Sălcudeanu, Valentin Silvestru, Pon Simion, Mircea Sîntimbreanu, Corneliu Sturzu, Radu Theodoru, Leonida Teodorescu, Violeta Zamfirescu, George Sbîrcea, Horia Zilieru (6 august 1977)" ; Ioan Alexandru, Sofia Balas, Vasile Băran, Ana Blandiana, Ion Caraion, Radu Cîrneci, Nicolae Crişan, Horia Deleanu, Zoe-Dumitrescu-Buşulenga, Ion Gheorghe, Ion Ianoşi, Radu Lupan, Pompiliu Marcea, Marian Popa, Florian Potra, N. Prelipceanu, Banu Rădulescu, Petre Sălcudeanu, Al Sever, N. Tertulian, Dorin Tudoran, Victor Tulbure, Nicolae Velea, Dragoş Vicol, Ileana Vrancea (20 august 1977)"...

Scriitorii poposesc an de an, vară de vară, la ţărmul mării, deoarece spaţiul pontic este prin excelenţă un

spaţiu liric, un spaţiu de creaţie şi de cugetare. Poeta Nina Cassian mărturisea că aici, pe litoral, a cunoscut cele mai intense momente de inspiraţie lirică („între altele, fie spus, jumătate din ce am realizat pînă acum a fost scris la 2 Mai"), iar Geo Bogza, în a cărui operă găsim pagini impresionante despre meleagurile euxine, exclama într-un reportaj : „Dacă Dobrogea nu ar fi existat, ar fi trebuit inventată !".

Chiar cînd — cum vom vedea — de-a lungul anilor unii oameni de litere au fost aruncaţi fără voia lor, de capriciile existenţei, în provincia de la mare, ei au descoperit aici cu uimire şi bucurie un ţinut fermecător, inedit, pe care îl vor evoca în opere de aleasă simţire.

Pe faleza Cazinoului, în dreptul farului genovez, acolo unde pot fi văzute cele mai frumoase răsărituri de soare de pe întreg litoralul, se ridică solitar, sobru, ca un luceafăr, monumentul lui Eminescu, simbol în bronz al legăturii spiritualităţii româneşti cu marea. Este omagiul constănţenilor adus aceluia care în poezia „Mai am un singur dor" a exprimat cel mai frumos gînd, cel mai vibrant demers liric dedicat mării din poezia românească.

A fost sau nu, autorul cunoscutei poezii-testament la Constanţa ? O întrebare care a frămîntat multă vreme pe istoricii şi criticii literari — şi nu numai pe ei —, o întrebare care, la prima vedere, ar părea vulgarizatoare — în definitiv marea reprezintă în lirica eminesciană un element cu profunde sensuri filozofice şi ce importanţă are dacă marele poet a fost sau nu la Pontus Euxinus ! Doar atîţia poeţi au cîntat marea fără să o fi cunoscut ! Eminescu este însă poetul nostru naţional, iar prezenţa lui în Dobrogea, la ţărmul mării, în această vatră a etnogenezei româneşti are o semnificaţie tulburătoare pentru unitatea noastră sufletească.

Iată că Augustin Z. N. Pop, neobositul eminescolog, a pus capăt acestei dileme, publicînd în revista constănţeană „Tomis" o scrisoare inedită, datată 16 iunie 1881 şi adresată, din Constanţa, Veronicăi Micle. Din scrisoare aflăm că Eminescu a stat zece zile la mare, pentru băi. „Am venit ieri — scrie poetul — şi am făcut deja

două băi de mare, care promit a-mi face mult bine, deşi pe aici e frig încă şi apa mării nu e destul de caldă pentru băi, şi nimeni nu se scaldă încă afară de mine. N-o să stau aici decît vr-o zece zile, şi apoi iar mă-ntorc la Bucureşti". A locuit la hotel d'Angleterre, într-o mansardă „deschisă din două părţi asupra mării". Constanţa îi apare poetului ca „un mic orăşel îndestul de frumos (...) O terasă pe ţărmul înalt dă o frumoasă privelişte pe toată întinderea mării şi cînd luna e deasupra apei, ea aruncă un plein de lucire albă, care pluteşte pe o parte a apei. Restul rămîne în întuneric şi noaptea marea îşi merită numele ei de neagră".

Deci, Mihai Eminescu a fost la mare, la Constanţa, a colindat străzile urbei, s-a bucurat de binefacerile soarelui şi apelor euxine. Este cu putinţă ca, trecînd prin locurile pe unde au călcat paşii lui Eminescu, să nu încerci un sentiment de copleşitoare emoţie?

La 14 noiembrie 1878, îl vedem instalat în Dobrogea, ca funcţionar al statului, pe Alexandru Macedonski. Viitorul autor al „Nopţilor", pe atunci doar „june poet şi polemist", este numit director de prefectură la Cernavoda, capitala judeţului Silistra Nouă (la început, Dobrogea a fost împărţită în trei judeţe: Tulcea, Constanţa şi Silistra Nouă, ultimul cu reşedinţa la Rasova şi apoi — Rasova nu avea nici o clădire mai acătării — la Cernavoda). Cum tînărul poet nu era dispus, datorită unor amare experienţe anterioare, să dovedească zel administrativ, se complace într-o atitudine degajată, face dese excursii prin împrejurimi, se arată interesat de vestigiile istorice evidente pretutindeni aici, şi, fireşte, dedică cea mai mare parte din timp liricii. Desfiinţarea judeţului, la 1 aprilie 1879, aduce cu sine pierderea slujbei, dar şi prilejul de a face — pentru a-şi mai omorî plictiseala — o farsă şefului poliţiei locale, un carierist meschin. Primind telegrama, care anunţă desfiinţarea judeţului, Macedonski îi comunică poliţaiului (printr-o telegramă, din partea Ministerului, contrafăcută) că este numit prefect în locul lui Cantili, care lipsea din localitate. Şeful poliţiei ia în serios păcăleala şi anunţă, cu emfază, subalternilor „noua" sa numire. Poetul este dat în judecată şi, mult timp după aceea, avea să fie urmărit cu citaţii de tribunale.

Cîteva zile mai tîrziu, Alexandru Macedonski va fi numit „Administrator al gurilor Dunării", cu reşedinţa la Sulina. „Administratorul — scrie poetul în povestirea «O noapte la Sulina» — 26 de ani şi ochi de vis, furat de răzvrătirea valurilor, ameţea. Era străbătut de fiori pe care nu-i mai simţise". Contactul cu marea va avea un ecou profund în opera macedonskiană, unde întîlnim rînduri emoţionante dedicate thalassei : „Îmi place zgomotul tău solemn şi nisipul mărunt şi lucios care acopere ţărmurile tale. Sînul tău palpitează vecinic şi pare a fi sînul unei fecioare la primul fior al amorului. Priveliştea ta e imensitatea (...). Munţii tăi sînt nişte gigantice năluciri care-şi schimbă forma ca norii cerului. În linişte — vocea ta e monotonă şi dulce şi sufletul meu se umple de o maiestuoasă armonie ; delfinii se joacă pe încreţiturile valurilor tale şi urmează barca ce-mi leagănă visătoarea somnolenţă şi în care adorm ca un copil la sînul mamei sale..."

Funcţionar în Dobrogea a fost şi scriitorul Duiliu Zamfirescu. Proaspăt licenţiat în drept şi îndrăgostit pînă peste cap de Luiza, sora prietenului său, Duiliu Ioanin, tînărul Zamfirescu este numit, în toamna anului 1880, supleant pe lîngă tribunalul din Hîrşova. Obligaţiile de serviciu îl obligă să facă diverse anchete prin satele înconjurătoare, prilej fericit de a cunoaşte locuri şi oameni noi. Munţii Măcin l-au impresionat în mod deosebit : „Nu ştiu pentru ce — scrie Duiliu Zamfirescu într-o epistolă către prietenul său Ioanin — aceşti munţi au ceva misterios într-înşii, măreţ, impunător. Este o vegetaţie cenuşie şi peste tot bogată, care-ţi înfăţişează tabloul unui deşert. La mari intervale se zăresc căşerii mocăneşti, cu turme de oi imense, formînd adevărate oaze în mijlocul singurătăţii". Face dese excursii cu barca pe Dunăre. Într-o asemenea excursie, surprins de furtună, în tovărăşia unui... curcan şi a trei lopătari, ar fi fost cît p-aci să se înece : „Era un vînt, o zăpadă, o furie de apă ştiu bine că tu n-ai văzut încă (...) — se confensa el fratelui iubitei sale. Îţi mărturisesc că niciodată nu am făcut cunoştinţă mai de aproape cu moartea". Popasul dobrogean al lui Duiliu Zamfirescu a fost însă de scurtă durată : în 1881 a fost numit procuror la tribunalul din Tîrgovişte.

La sfîrşitul secolului trecut, îl întîlnim la Constanţa pe Ion Luca Caragiale. Fiind membru de onoare al Cercului literar „Ovidiu" din localitate, Caragiale este invitat, în cadrul unui program de manifestări culturale, să susţină o serie de conferinţe. Astfel că, la 22 octombrie 1898, marele nostru dramaturg, în faţa unui auditoriu din care făceau parte cele mai de seamă oficialităţi locale, prezintă la Cazinoul comunal o expunere cu titlul... „Despre seriozitate". Petru Vulcan, preşedintele Cercului, a publicat în revista „Ovidiu" un rezumat al conferinţei, îmbogăţit cu numeroase exemple folosite de lector pentru a-şi ilustra expunerea : „Un profesor de la catedră — ar fi zis Caragiale — se apucă să spuie, cu un aer de seriozitate profundă, elevilor, fără să le explice, că Egiptul de Sus vine în josul hărţii şi Egiptul de Jos, în susul hărţii. Elevii izbucnesc în hohote de rîs. Apoi, dramaturgul întreabă : „Cine a fost serios în cazul acesta şi cine caraghiosul ? Profesorul, fireşte". Alt exemplu : „O mamă e serioasă cînd povăţuieşte pe fiul ei, Costică, să înveţe carte. Costică însă e ştrengar şi cam gros de cap, cauză care-l face să rămînă repetent. Mama lui Costică se ceartă cu toţi profesorii : cum se poate să nu ştie fiul ei ? Ea nu poate suferi una ca asta, nu, nu şi pace ! Şi cucoana, apilpisită, bea soluţie de chibrituri. A fost serioasă cucoana ? Nu !"

Tot în anul 1898 vizitează Constanţa şi Iosif Vulcan, fondatorul revistei „Familia" din Oradea, cel care în publicaţia sa a găzduit primele creaţii eminesciene. Ajuns la gară, unde „vezi români, auzi limba noastră", publicistul ardelean se simte „mîngîiat de o adiere românească". În Constanţa nu ştie ce să contemple mai întîi : „Să privim stradele, clădirile, otelurile, catedrala, geamiile, care toate laolaltă ne fac o impresie necunoscută încă ; ori să admirăm nesfîrşita mare, ce imprejmuieşte colţul extrem al oraşului şi ale cărei valuri verzi şi turbate cuprind tot orizontul..." Desigur, se hotărăşte să contemple mai întîi marea, care, „cu cît o privim mai mult, cu atîta ne atrage mai tare, cu atîta ne cucereşte mai adînc". În sfîrşit, Iosif Vulcan nu conteneşte să admire frumoasa alcătuire a oraşului : „Formaţiunea stîncelor, pe vîrful cărora stau clădite palatele şi casele, a căror temelii sînt bătute de valurile

mării mugitoare, oferă altă şi altă panoramă în jurul căreia cadra vecinică e marea-n infinit...".

La începutul secolului nostru (1906), popularul poet Ion Minulescu a lucrat, împreună cu alt cunoscut şi talentat poet — Dimitrie Anghel —, ca slujbaşi publici, în Constanţa. Aici, cei doi poeţi leagă strînsă prietenie. Fac dese plimbări pe malul mării, în port şi prin mahalele cosmopolitului oraş, cu buzunarele fără o leţcaie, imaginîndu-şi călătorii spre ţărmuri fantastice. „Noi stam locului — mărturisea Dimitrie Anghel — şi nu călătoream decît cu fantezia, noi rămîneam ţintuiţi pe marginea cheiului trist de unde se deschidea infinitul mării, ca doi albatroşi cu aripile tăiate". În perioada euxină, Minulescu şi Anghel vor colabora la traducerea unor poezii din literatura universală (Victor Hugo, Albert Samain, Charles Guérin, Henri Bataille, Henri de Régnier), pe care le vor tipări apoi într-un volum bibliofil, pe hîrtie de lux, la editura „Luceafărul". Din păcate, ei sînt nevoiţi să îndeplinească, la Constanţa, în calitatea lor de funcţionari, şi misiuni, nu numai nepoetice, dar chiar neplăcute. Dimitrie Anghel, într-o povestire, relatează despre o asemenea misiune: „Am avut întotdeauna o deosebită aplecare pentru ficţiuni. De aici, domnul administrator a chibzuit, în înalta sa înţelepciune, că nimeni n-ar fi mai chemat decît mine să facă o anchetă asupra loturilor fictive din comunele Caratai şi Alacap. Cu toată viforniţa de afară m-am supus dar, şi am plecat. Cu aceste gînduri mi-am tras gugiul pe ochi, şi lăsînd marea să protesteze pentru mine sub geamurile administratorului, am luat cu resemnare drumul spre Caratai. Afară ningea, şi de la o vreme, cai, căruţă, vizeteu, plus nenorocitul funcţionar ce eram devenisem imaculaţi, ca o plăcintă din galantarul unui cofetar. Crivăţul sufla din răsputeri cercînd să-mi dea, în fine, inamovibilitatea ce o speram de la minister cu atîta nerăbdare".

Ion Minulescu va rămîne însă un constant prieten al mării. El a petrecut numeroase vacanţe pe litoral şi a organizat la Constanţa, împreună cu Ion Marin Sadoveanu, şezători literare ale cenaclului „Poesis", şezători onorate de colaborarea unor reprezentanţi de frunte

ai literelor româneşti: Ion Pillat, Gib Mihăescu, Al. Theodoreanu, Mihail Sadoveanu ş.a.

Colecţionarul de artă Kricor Zambaccian, prieten cu Minulescu, povestea cum, prin 1908, la Constanţa, poetul îl lua de braţ, la o plimbare pe digul portului, declamînd dintr-un volum pe care scrisese o frumoasă dedicaţie („Şi tu Zambacule eşti o romanţă pentru mai tîrziu!"), următoarele versuri: „...Sosesc corăbiile / Vino, / Să le vedem cum intră-n port..."

Frumoase mărturii dobrogene ne-a lăsat scriitorul Gala Galaction. El a străbătut de la un cap la altul prăfuitele, pe vremuri, dar pitoreştile drumuri ale litoralului. În 1922 îl găsim pe autorul „Roxanei" şi al „Doctorului Taifun" la Mangalia. În fostul Callatis, scriitorul constată cu amărăciune că oraşul, care nu este decît „o stradă de prăvălii şi cîteva uliţe scurte, pierdute în dărîmături", a suferit mult de pe urma războiului. „În Constanţa — continuă el — urmele luptelor şi ale răzbunării sînt aproape invizibile. Mangalia (pentru care cuvînt curios?) a avut onoarea a peste 200 ghiulele, azvîrlite din largul mării de pe un vapor inamic. Mai toate casele din oraş au rămas schiloade". Imaginea din depărtare a micului tîrg maritim capătă, sub condeiul lui Galaction, virtuţi de pastel: „...profilul Mangaliei este elementar. O magazie, două-trei case cu etaj, o biserică începută şi neisprăvită, două minarete şi o moară de vînt. Mai este şi un far minuscul, dar trebuie să ştii pe unde vine ca să-l poţi distinge". Tot la Mangalia, vizitează băile de pucioasă, al căror izvor trece pe sub şosea „ca orice pîrîu anodin". „Vii cu automobilul — încheie Galaction însemnările mangaliote — ori cu trăsura şi, după ce-ai trecut trufaş peste bietul izvor, te întorci la el, pe jos şi umilit, şi-i ceri un pahar cu apă! Vorba englezilor din Petrea Dascălul, al lui Nicolae Gane: „How original!»"

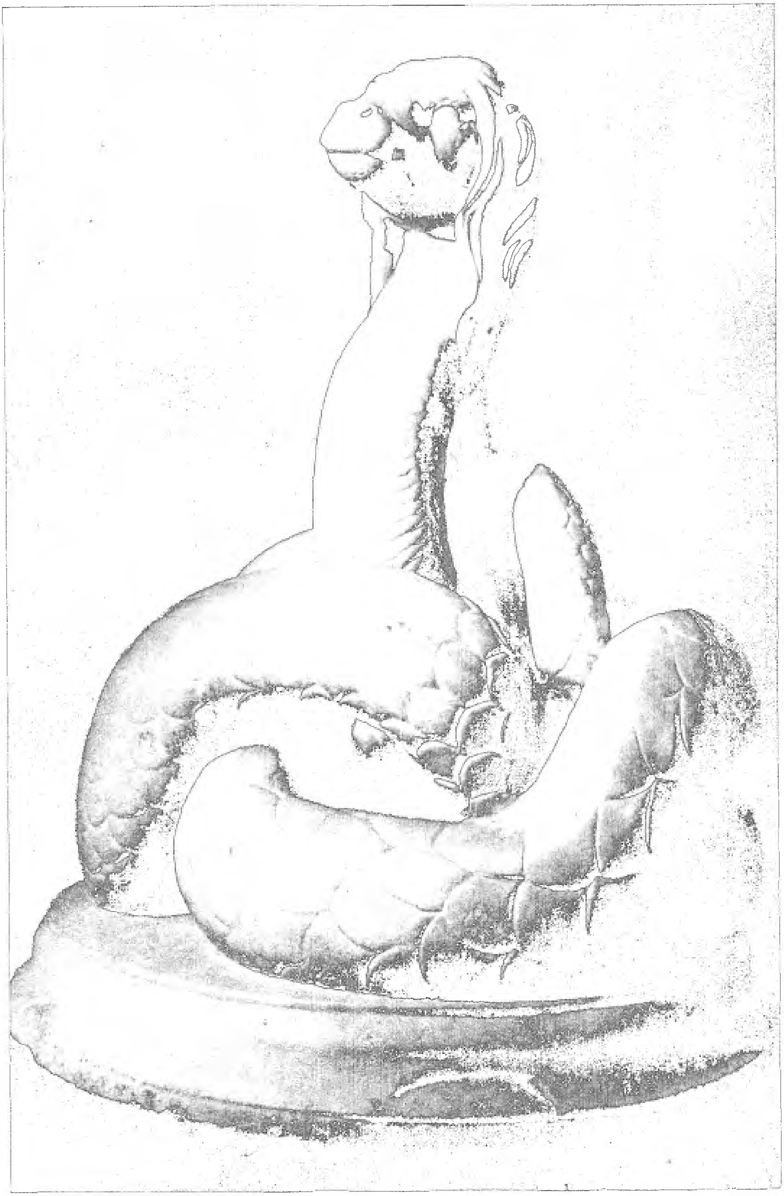
Legat de Dobrogea — mai cu deosebire de nordul provinciei — datorită cunoscutei sale pasiuni cinegetice, a fost şi Mihail Sadoveanu. „În nici o parte a ţării — mărturisea undeva Profira Sadoveanu — n-a făcut (autorul „Baltagului" — n.n.) vizite mai numeroase". Şi tot Profira Sadoveanu se mira că scriitorul n-a plănuit

niciodată să-şi facă sălaş în vechiul pămînt al Dobrogei, atît de drag şi binecunoscut lui. Cele două volume — — „Priveliști dobrogene" și „Ostrovul lupilor" — inspirate lui Sadoveanu de peregrinările sale pontice, ne relevă o lume inedită, fascinantă. „Dobrogea — notează prozatorul — e o ţară cu multe frumuseţi şi curiozităţi. E o ţară bogată, ici plină de bălţi cu peşte, dincolo plină de turme de vite, o ţară cu iarnă blîndă, cu orizonturi deschise, cu marea aproape. E o ţară plină de morminte şi de rămăşiţele bejeniilor trecutului..." Nordul ţinutului, de o rară frumuseţe naturală, unde românii au avut întotdeauna aşezări înfloritoare, îi stîrneşte lui Mihail Sadoveanu dorul de drumeţie. „Aici, pînă departe se desfăşoară înaintea ochilor noştri, într-o uimitoare panoramă, spre apus şi miazăzi, dealurile de la Sarica, clinurile şi văile cultivate (...). Pe toate ogoarele, în toate părţile, pe costişe şi-n văi, stăruiesc buchete de arbori bătrîni din pădurea de demult. Aceste pete de verdeaţă dau un farmec nespus peisagiului, încîntă ochiul. Toată regiunea e o grădină, o livadă uriaşă care se desfăşoară spre zări. Şi deasupra cerul se bolteşte curat, un cer azuriu de ţară caldă". Sadoveanu este uimit, ca odinioară Ion Ionescu de la Brad, de vechimea localităţilor româneşti din această parte a Dobrogei. „La Niculiţel, oamenii ştiu că şi bunii şi străbunii lor sunt născuţi acolo (...). Cîntecele şi doinele au sunat şi acum cîteva sute de ani şi răsună şi acum în vii şi curături, în grădinile liniştite şi poetice de la Sarica şi Niculiţel".

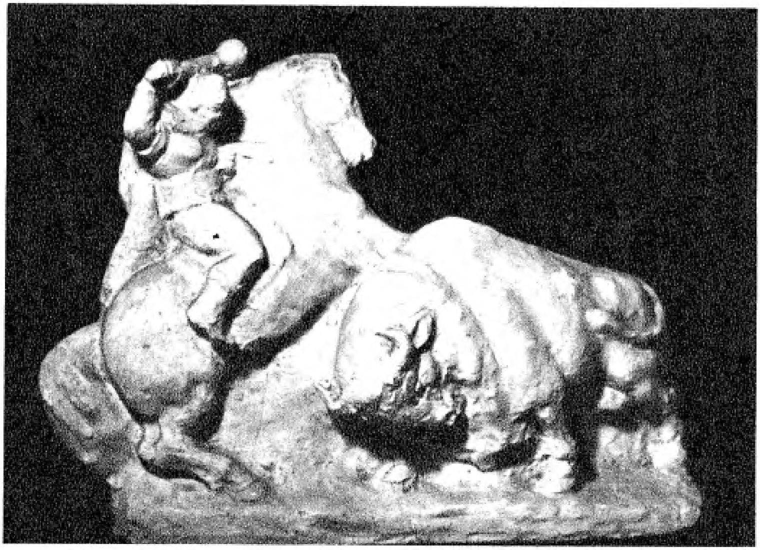
Vreme de mai bine de un deceniu (1921—1933) a trăit şi a creat la Constanţa scriitoarea Hortensia Papadat-Bengescu. Autoarea „Drumului ascuns" datorează popasul pontic soţului său, jurist, numit, în anul 1921, consilier la Curtea de apel din oraşul de pe malul mării. Despre perioada euxină, scriitoarea nota: „Am locuit ani mulţi şi buni în oraşul Constanţa. Aproape fiecare zi la un ceas al ei mă purta spre port, spre dig şi far, spre mare, ca spre un minunat oficiu. Apusul trecea incendiul lui prin nuanţă unică". Este interesant de remarcat că biografii Hortensiei Papadat-Bengescu nu au cunoscut că scriitoarea a locuit în ţinutul pontic nu

numai în perioada amintită — cum reiese din toate monografiile elaborate pînă în prezent — ci şi cu mult mai înainte. Revista ardeleană „Cele trei Crişuri“ a publicat, în 1936, un articol cu „Mărturii dobrogene“, în care scriitoarea precizează: „Legămîntul meu cu pămîntul Dobrogei e vechi. Prin 1882 un ofiţer de infanterie (tatăl Hortensiei — n.n.) fusese detaşat în interes de serviciu în satul Ostrov, pe malul Dunării. Unica copilă, pe atunci de cinci-şase anişori, avea să păstreze din Ostrov numai amintirea unui deal rîpos, clisos, acoperit de case mici, cu ogrăzi mari (...) . Trei sferturi din an, copila era nevoită a coborî dealul clisos, purtată în braţele ordonanţei din pricina noroaielor ce treceau de cismuliţele dinadins făcute“. Directoarea şcolii primare din Ostrov se întîmpla să fie chiar mătuşa, după tată, a viitoarei scriitoare. Aceasta ar fi avut o frumoasă bibliotecă de unde cărţile în limbi străine nu lipseau. „Dinapoia şoselei — îşi încheie amintirile Papadat-Bengescu — era malul şi apa Dunării, cu bărci frumoase şi vaporaşe. Iarna însă, apa venea rea ca o vrăjitoare, prindea gheaţă, purta sloiuri şi, în casă, copila auzea plîngerea că vor trăi cîteva luni despărţiţi de restul lumii“.

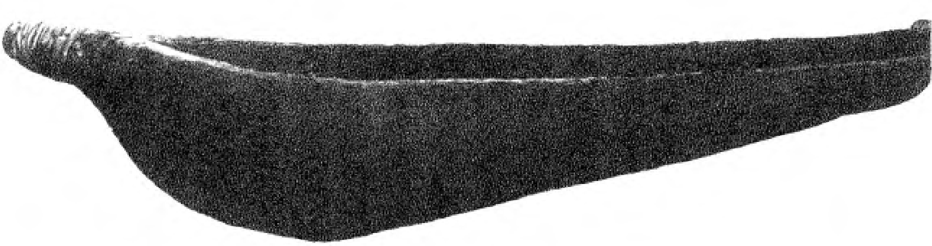
Poetul şi filozoful Lucian Blaga a luat pentru prima oară cunoştinţă cu capriciile mării pe cînd era elev în clasa a V-a a Liceului Şaguna (1911). Atunci, împreună cu elevii unchiului său, Iosif Blaga, autorul de mai tîrziu al „Poemelor luminii“ a călătorit prin Italia, eveniment pregătit „cu iniţieri încete, atît la istorie cît şi la literatură“. Inimosul profesor şi ciracii săi, printre care Lucian era un tolerat (dreptul de a participa la excursie îl aveau doar elevii dintr-a şaptea), au urmat itinerarul Braşov, Predeal, Bucureşti (aici, la Biblioteca Academiei, Blaga a putut vedea, cu emoţie, manuscrisele lui Eminescu), Constanţa, Istanbul, Atena, Catania, Napoli, Roma, Florenţa, Fiume, Budapesta, Braşov. De la Bucureşti spre Constanţa, excursioniştii au plecat cu trenul, într-o după-amiază. Ajunşi seara în fostul Tomis, elevii lui Iosif Blaga s-au îmbarcat imediat pe vapor, astfel că n-au putut vedea aproape nimic „din cele ale portului şi ale oraşului“. Se pare că prima întîlnire cu Marea Neagră nu i-a lăsat lui Blaga o im-



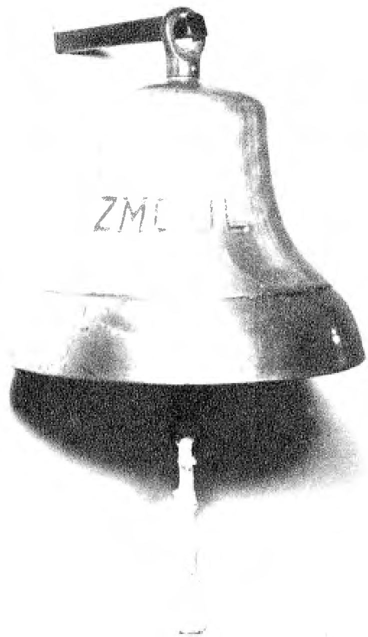
Ciudatul şarpe Glycon, piesă de inestimabilă valoare arheologică (Muzeul de istorie naţională şi arheologie din Constanţa)



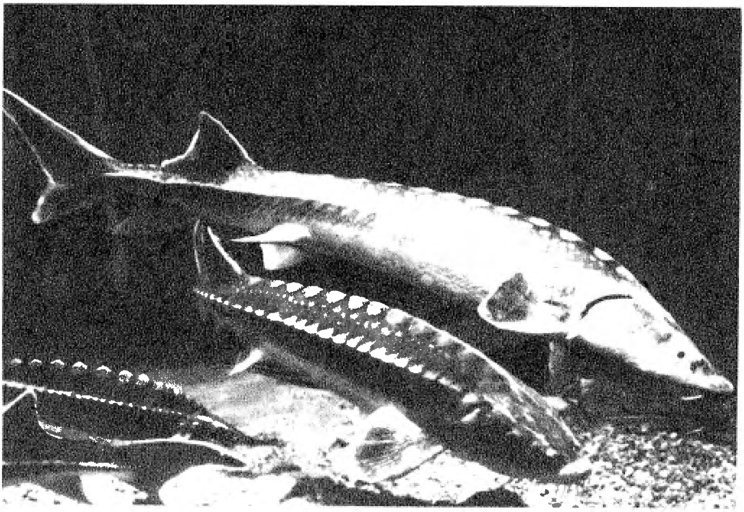
„Dragoș Vodă și Zimbrul" — sculptură de Ion Jalea (Muzeul de artă Constanța — Colecția Ion Jalea)



Monoxilă din secolul al XV-lea, piesă foarte rară din colecția Muzeului Marinei Române



Clopotul torpilorului românesc „Zmeul" – 1888 (Muzeul Marinei Române)



Lumea feerică a Acvariului din Constanța

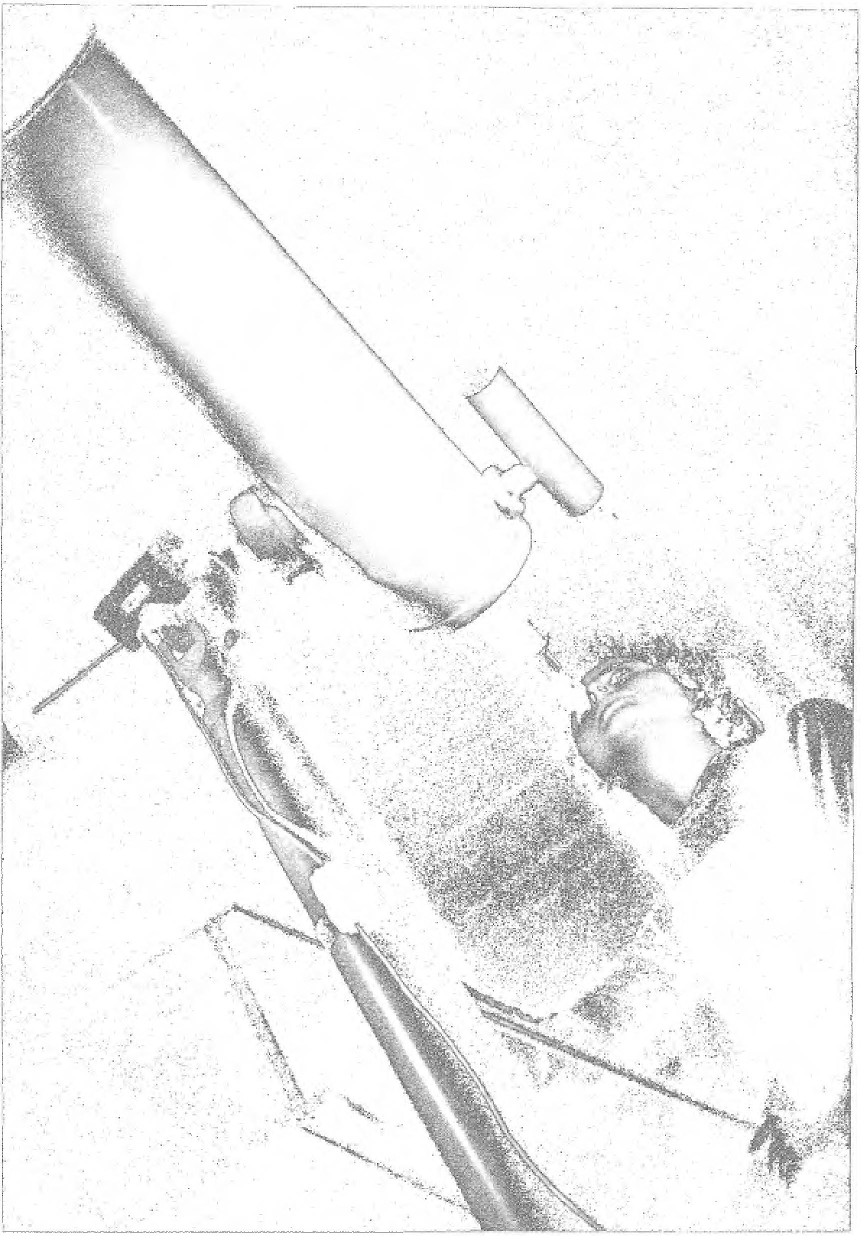


Proiect co-finanțat AFCN

Dresarea delfinilor la Delfinariul din Constanţa

Un vizitator de excepţie la Delfinariu : comandantul Jacques Cousteau

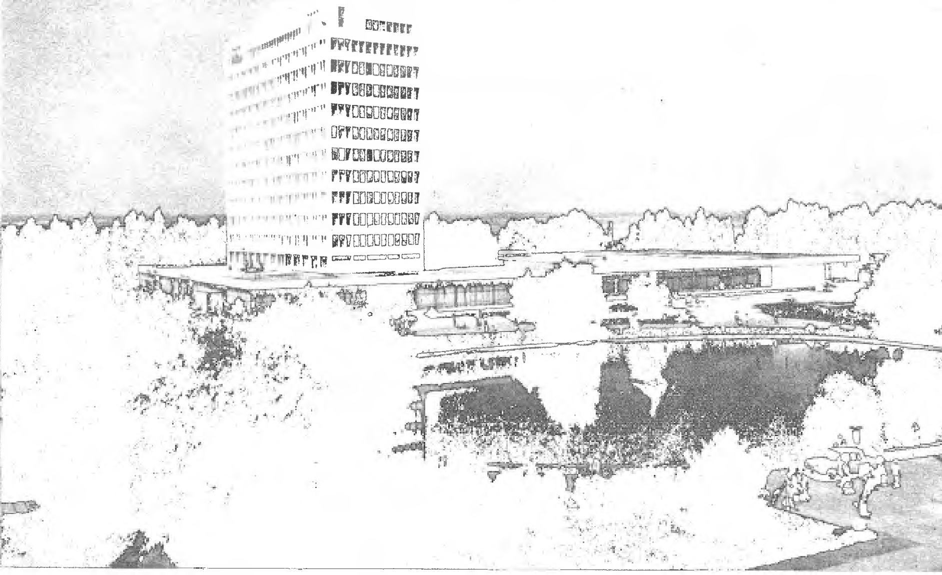




Iscodind bolta cerească, la Observatorul astronomic din Constanța

Portul Constanța, poarta maritimă a țării

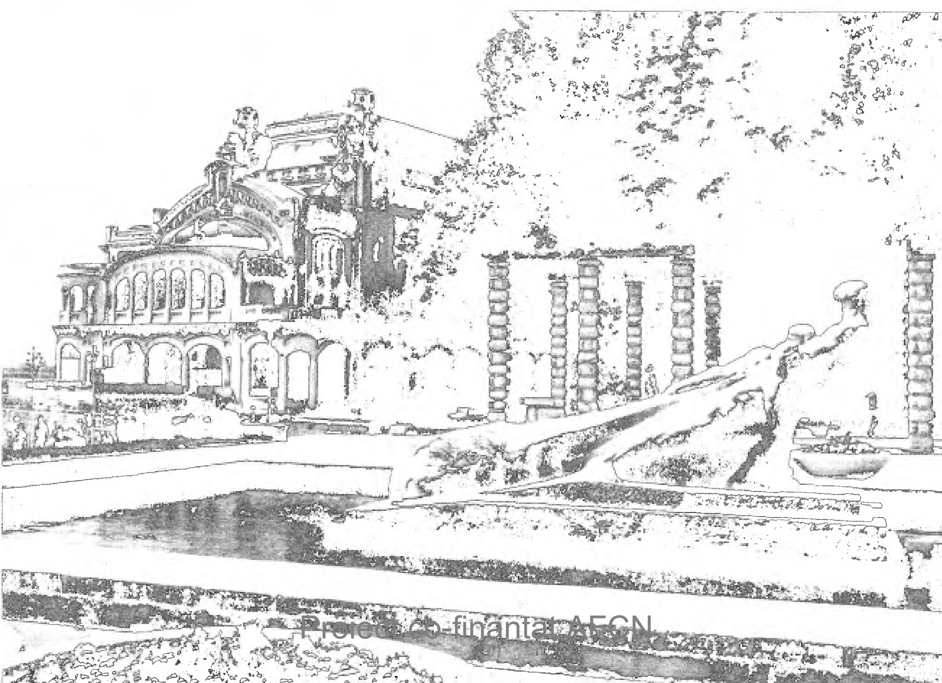


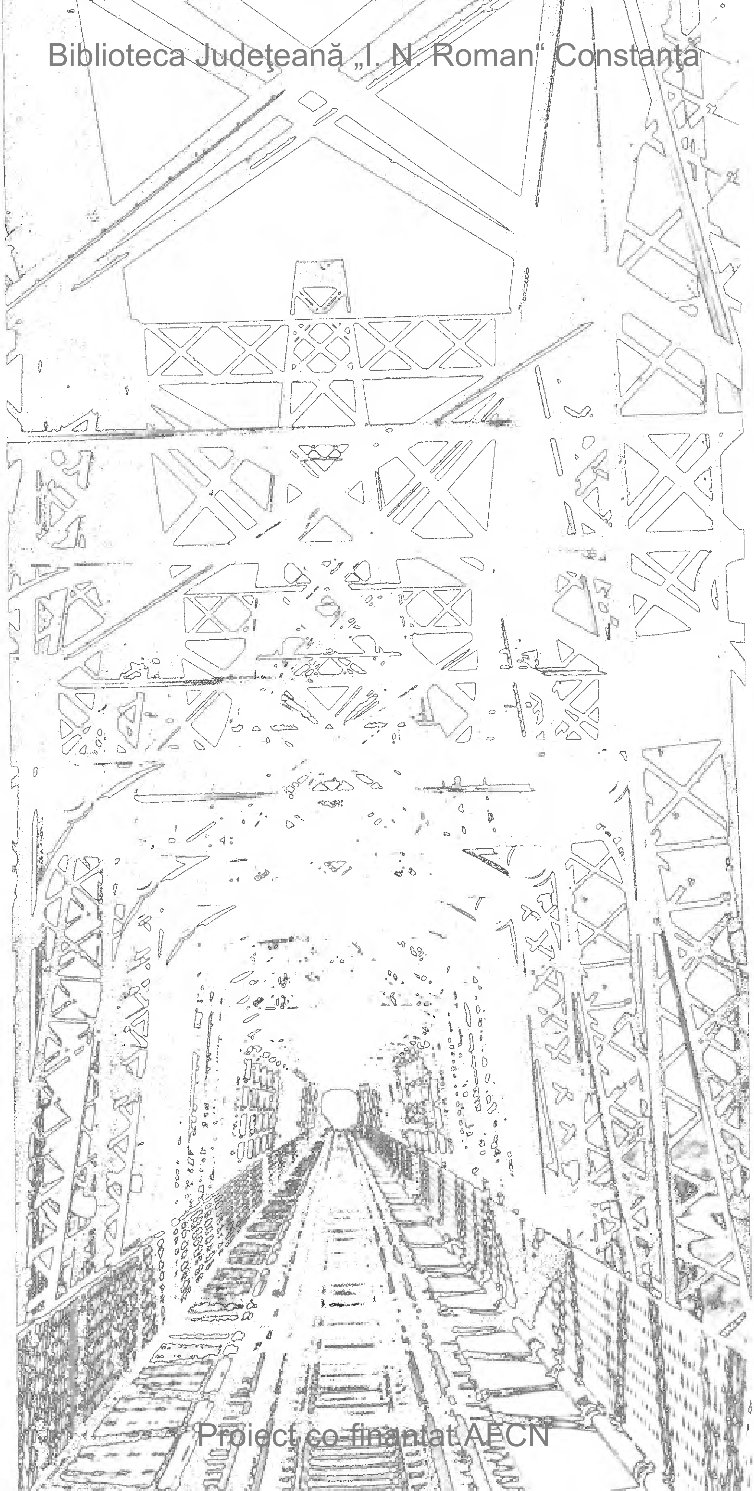


Eleganta siluetă a hotelului „Perla" din Mamaia

Fascinanta dantelărie metalică a podului de la Cernavodă

Cazinoul din Constanţa, azi







Stațiunea Saturn – Mangalia Nord

Jupiter – fantezie arhitecturală (barul Paradis)

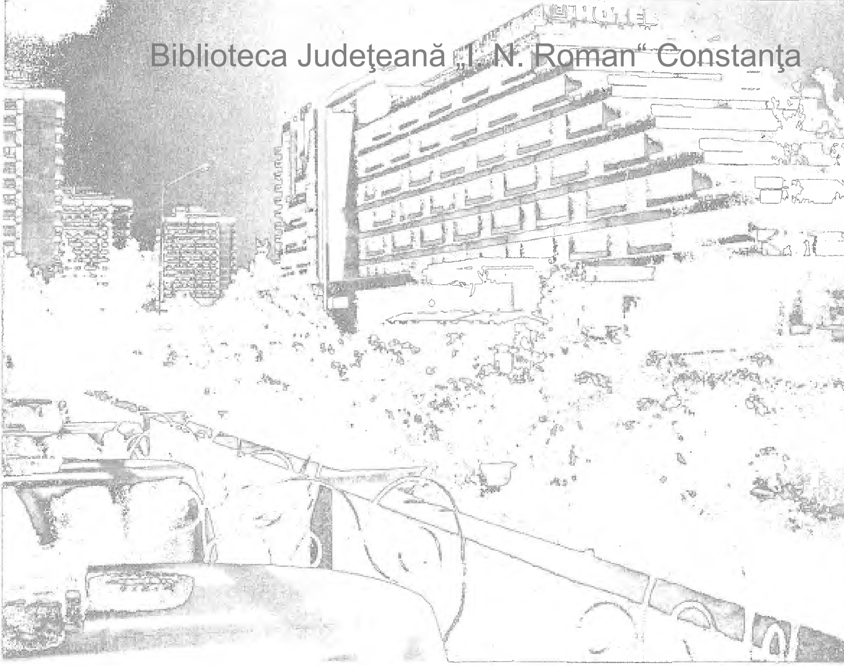




Graţioasele edificii turistice ale staţiunii Venus (hotelurile „Pajura", „Cocorul" şi „Vulturul")

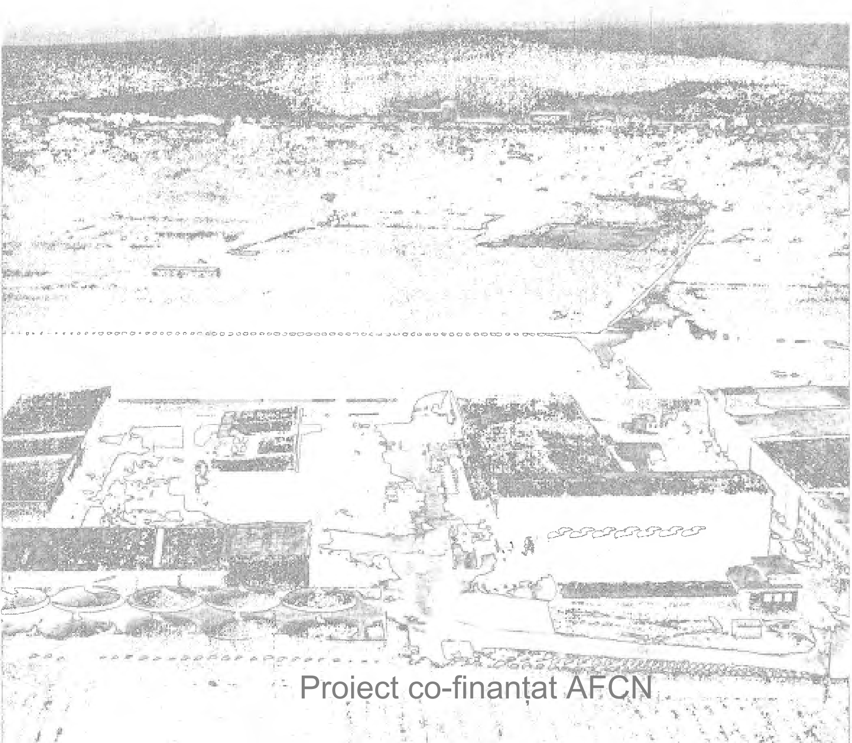
Un punct de referinţă în arhitectura litoralului românesc: staţiunea Olimp





Olimp — hotelul „Amfiteatru"

Complexul de vinificaţie Murfatlar



presie tocmai plăcută. După mai bine de trei decenii, poetul povestea: „Îmi amintesc doar că marea era foarte agitată. După ce am intrat în pîntecul vaporului, într-o încăpere mare cuprinsă de bănci de lemn, nu ne-am mai gîndit decît să găsim un locşor de dormit. De unde să poţi închide pleoapele! Îmi era frig. Şi altora la fel. Cineva ne poftea să luăm pături. Ne-am strecurat prin coridoare labirintice şi apoi, printr-un horn căptuşit cu o scară în spirală, am ieşit pe bord. Marea Neagră nu-şi dezminţea numele, căci o beznă de nepătruns stăpînea pe întinderile de vuet şi valuri. Sufla un vînt să ne ia de pe picioare. Departe, se mai zăreau lumini slabe în port (...). M-am zvîrcolit toată noaptea. Cum vaporul se legăna, mă lua din capul pieptului şi pînă-n ceafă o senzaţie de slăbiciune; era întîiul semn al răului de ape mari".

Şi poetul „Cuvintelor potrivite", Tudor Arghezi, a drumeţit prin Dobrogea. A intenţionat chiar să scrie o carte despre meleagurile litorale, cu titlul „Ţara Albă". Într-o scrisoare trimisă prin anii '30 unei reviste constănţene, la solicitarea redactorilor acesteia, Arghezi mărturisea: „M-am întors acasă acoperit de praful cimitirelor musulmane, şi scheletul pămîntului, descoperit în gropile geologice în acelaşi timp cu osuarele de piatră ale împărăţiei romane, a intrat în fiinţa mea sufletească... Şaizeci de zile de pribegie prin nişte tărîmuri asemănătoare, sînt sigur, cu deşertul, pe unde se afla Betleemul şi unde femeia samariteancă a scos din fîntînă o ciutură cu apă, sînt în stare să obsedeze un om, să-l facă să scapere ca o lumină şi să-i dea năravuri serafice de îngeri".

Vorbind despre legăturile scriitorilor cu meleagurile pontice, despre prezenţa mării în preocupările creatorilor de literatură, nu este posibil să nu amintim pe scriitorii care activează azi în ţinutul dintre ape: poeţii Ştefan Balaci, Virgil Bostănaru, Nicolae Caratană, Vasile Cojocaru, Aurora Conţescu, Aurel Dumitrescu, Sanda Ghinea, Elvira Iliescu, Nicolae Motoc, Arthur Porumboiu, Petru Vălureanu, poeţii şi publiciştii Nicolae Fătu, Ion Faiter, Octavian Georgescu, George Mihăescu, Carmen Tudora, prozatorii Ion Coja, Radu Holban, Eugen Lumezianu, Jean Nedelcu, Constantin

Novac, Marin Porumbescu, Valentin Şerbu, Hortensia Teodorescu, scriitorii-marinari Valentin Donici, George Gheţău, Şerban Gheorghiu, Vasile Nedelcu, Constantin Roman, dramaturgii Ghiţă Barbu şi Hristu Limona, istoricii şi criticii literari Enache Puiu, Alexandru Protopopescu, Emilian Ştefănescu ş.a., care, cu talent, pasiune şi (mai ales) cu dragoste pentru acest minunat colţ de ţară contribuie, prin scrisul lor, la îmbogăţirea patrimoniului literar românesc. Se cuvine, totodată, să omagiem memoria poetului şi dramaturgului Grigore Sălceanu (1901—1980), creator, vreme de o jumătate de secol, la Pontul Euxin, precum şi memoria distinsului om de cultură, pedagog şi lingvist Vladimir Robu (1916—1981), care şi-a dedicat întreaga activitate propăşirii spirituale a României de la mare contribuind în acelaşi timp, prin lucrări lingvistice remarcabile, la dezvoltarea acestei ştiinţe.

Închei acest capitol cu rîndurile ce urmează, spicuite dintr-o scriere argheziană, rînduri care sînt, neîndoielnic, printre cele mai frumoase din cîte au ticluit vreodată scriitorii noştri despre Dobrogea.

„Iubite prieten aproape uitat, vino în Dobrogea României. Toate drumurile duc într-acolo, ca altădată la Roma. Spiritul de curiozitate îţi va fi din belşug răsplătit. Însă bagă de seamă şi pregăteşte-ţi un moral rezistent. Dobrogea uimeşte, se strecoară lin şi dulce, pe nesimţite. Ea intră în sînge şi nu mai poţi să scapi de obsesia ei. Dobrogea te soarbe. Fii atent!".

Chemarea luminii

„Dobrogea a fost cea mai bună şcoală pentru mine"

Iosif Iser

Fie că au poposit pe litoral chemaţi de cerinţele traiului, fie că au străbătut drumurile prăfuite şi arse de soare ale Dobrogei atraşi de ineditul locurilor, artiştii noştri plastici au compus, din lumină şi culoare, o generoasă frescă a acestor meleaguri. Pe drept cuvînt se vorbeşte de o „experienţă dobrogeană a picturii româneşti", experienţă care începe încă din primii ani de la revenirea provinciei pontice la ţară, dar manifestată plenar în prima jumătate a secolului nostru, şi, cu alte valenţe, continuată şi azi. Descoperind Dobrogea, plasticienii — ca altădată aventurierii în Lumea Nouă — au năvălit pe litoral, în Deltă şi în satele ascunse în văile mărăcinoase, nu însă pentru a căuta aur, ci comori mult mai preţioase: adevărurile artei.

Către amurgul veacului trecut vin şi pictează în Dobrogea: Theodor Aman, Nicolae Grigorescu şi Sava Henţia. De la Aman ne-a rămas imaginea unui colţ al portului Constanţa, aşa cum arăta acesta înainte de 1882, cu un mic dig şi două, trei caice. Cele cîteva lucrări ale lui Grigorescu tratează marea în plan secundar, fiind vădit — aşa cum spunea criticul Petre Comarnescu — că cel mai mare pictor al nostru nu fusese atras de Marea Neagră, pe care o trata vag. Pictorul Sava Henţia a venit în Dobrogea pe la 1898, pentru a se documenta în vederea realizării compoziţiei „Inaugurarea podului de la Cernavoda".

Primul pictor autentic stabilit la Constanţa a fost Dimitrie Hârlescu, unul dintre reprezentanţii expresio-

nismului românesc, numit, în 1897, maestru de desen şi caligrafie la gimnaziul din localitate. Graţie unei burse primite de la municipalitatea constănţeană, Hârlescu face două călătorii de studii la München, la începutul secolului nostru. Artist talentat, el va deveni unul dintre membrii marcanţi ai „Tinerimii artistice". Pictorul D. Hârlescu a fost un artist tenace şi un om generos. El a îndrumat paşii spre consacrare unor plasticieni ca Ion Jalea, care i-a fost elev, sau ca Marius Bunescu, salariat la Constanţa în acea vreme. Acesta din urmă consemna cu recunoştinţă în memoriile sale: „Firea lui (Hârlescu — n.n.), entuziasmul, bunăvoinţa cu care-ţi întindea o mînă de ajutor, totul declanşa simpatia pentru acest om. Era impunător la ţinută, cu o uşoară morgă, dar în fond apropiat de toţi cei ce îndrăgeau pictura, desenul, gata mereu să-i îndrume. Intenţionam să plec la Roma; Hârlescu, aflînd aceasta, m-a sfătuit să-mi schimb programul şi să plec mai bine în capitala bavareză, unde se fac studii mai bune pentru începători".

În 1884, îl găsim la Constanţa pe ultimul reprezentant al academismului din pictura noastră: G. D. Mirea. Aici, pictorul care s-a bucurat, în epocă, de fala de a fi considerat cel mai bun pictor român, după Grigorescu, primeşte comanda decoraţiei murale a catedralei, împreună cu arhitectul Ion Mincu, ce avea să conceapă mobilierul. Mirea s-a abătut de la canoanele picturii religioase, zugrăvind chipurile personajelor sfinte, îndeosebi cele feminine, după modele laice, într-o viziune — potrivit părerii contemporanilor — dacă nu neapărat vulgară, cel puţin banală. Faptul a produs un răsunător scandal. Episcopul Dunării de Jos a refuzat chiar să sfinţească lăcaşul. S-a numit o comisie, formată din C. Esarcu, Al. Odobescu şi Gr. Tocilescu, care, în cele din urmă, a hotărît că pictura nu contravine flagrant cerinţelor canoanelor bisericeşti. Catedrala va fi sfinţită abia în anul 1892. Pictura lui Mirea s-a degradat cu vremea şi, fără prea mare regret, a fost înlocuită cu alta.

Pentru pictorul Marius Bunescu, Dobrogea a însemnat, deopotrivă, şi existenţă şi creaţie. La Constanţa, în 1903, la vîrsta de 22 de ani (sosit cu buzunarele goale, dar cu un cap plin de visuri), M. Bunescu avea

să ocupe o slujbă de... desenator silvic, iar apoi o alta, tot de desenator, la construcția portului. Strînge ban cu ban pentru a călători în străinătate, la studii, desfășurînd, totodată, și o asiduă activitate de animator cultural. Perioada cînd a lucrat ca desenator silvic i-a prins bine, pentru că a avut prilejul să colinde întreaga Dobroge, împreună cu șeful său, inginerul Alexandru Pretorian, amator de vînătoare, dar mai cu seamă un țintaș maniac („Ar fi trebuit să-mi cumpăr și eu pușcă, pentru că, pe lîngă multe calități, Pretorian avea și un cusur: era vînător. Împușca în drum păsări minunate, numai pentru plăcerea de a ochi bine. Căuta să-mi însufle și mie asemenea satisfacții, dar lucrul acesta nu se împăca în nici un chip cu firea mea"). După ce se angajează desenator în port, M. Bunescu leagă prietenii cu muncitorii și funcționarii de aici; sprijinit de ei organizează, în 1904, societatea „Cultura", ce își propune să continue tradiția mișcării culturale grupate în jurul Cercului literar „Ovidiu", înființat în 1898 de publicistul Petru Vulcan. Ambițioasă, noua societate scoate și o revistă, unde viitorul pictor exersează cu... proză, nu lipsită de licăriri de talent. Organizează, în cadrul asociației, și o echipă de teatru, care ar fi reprezentat pe litoral „Bărbierul din Sevilla", „Lampatius vagabondul", „Cimpoiul fermecat" etc. M. Bunescu interpretează numeroase roluri, prezentînd spectacole la „Elpis", „întotdeauna cu săli pline". Sfătuit de Hârlescu, pleacă la München. „Nu mă puteam desprinde ușor de Constanța, mai ales de mare. O cunoscusem în toate variatele aspecte și culori, plutisem pe valurile ei, cînd liniștite, cînd înfuriate, ziua ori noaptea, în larg ori în apropierea coastelor, împreună cu marinari vînjoși ce lopătau barca salvării ori cu pescari hîrșiți în lupta cu capriciile ei". După primul război mondial, pentru o scurtă perioadă de timp, Marius Bunescu se va stabili din nou la Constanța. „Luasem obiceiul să bat litoralul pe jos, cu un săculeț cu merinde și cu materialul de pictură în spate; în drum întîlneam pescari ce mă invitau la un borș pescăresc". Pictează deseori pe faleza Cazinoului; aici are prilejul să-l întîlnească pe Theodor Pallady, un alt mare pictor ce s-a inspirat în Dobrogea.

M. Bunescu ne-a lăsat numeroase tablouri de inspirație euxină („Golful pescarilor", „Țărm dobrogean", „Bărci la Sulina" etc.), care, pe lîngă emoția estetică ce o produc, au şi valoare documentară, pentru că evocă locuri greu de recunoscut azi datorită transformărilor suferite de ținutul dobrogean în drumul spre civilizație.

Întîiul dintre marii noştri pictori care a înțeles că marea poate fi ea însăşi izvor de inspirație a fost Ștefan Luchian. Artistul a poposit pe litoral în anul 1904, venit pentru cură la Techirghiol. El va picta numeroase marine, între care se distinge, prin măreția solitară a țărmului înalt, lucrarea intitulată „Marea Neagră la Tuzla". „Pînă la Luchian — aprecia Petru Comarnescu — Marea Neagră era văzută de către pictorii români, doar în general, ca oricare alta, fără coloritul ei propriu şi fără coastele acelea abrupte". Împreună cu pictorul C. Artachino, Luchian semnează în 1897 un contract pentru pictarea catedralei din Tulcea, contract onorat, potrivit lui Jacques Lassaigne, biograful său, la 10 iunie 1899.

Iată-l descinzînd la Constanța, în 1931, chemat de necazuri financiare, pe Nicolae Tonitza. Împreună cu pictorii Constantin Bacalu şi I. Buiuc, Tonitza urma să zugrăvească biserica Sf. Gheorghe Nou. La încheierea contractului, maestrul a avut însă mari neplăceri, pricinuite de un pictor obscur, însă influent, deşi inițial lucrarea fusese încredințată celor trei artişti. S-a organizat şi un concurs (jignitor pentru un artist ca Tonitza), dar anunțarea rezultatelor a fost amînată în mod scandalos datorită unor maşinațiuni. La 22 aprilie 1931, Tonitza, într-o epistolă către colecționarul Kricor Zambaccian, scria cu amărăciune: „Oamenii care m-au judecat (...) stau la cumpănă, se scarpină în cap, morfolesc semințe de dovleac, şi la urma urmei (dacă nu intervine cineva cu simț artistic şi cu autoritatea necesară) vor face o astfel de alegere, încît vor jigni gratuit pe artistul pasionat de profesiunea lui şi corect pînă la nătîngie, pentru a încredința batjocorirea lucrărilor unui Ionescu, Vasilescu sau Eftimescu oarecare". Totuşi, deşi cu tergiversări, zugrăvirea bisericii va fi încredințată lui Tonitza spre satisfacția iubitorilor de artă. Peregrinările între Bucureşti şi Constanța, viața neregulată departe de casă

i-au zdruncinat însă sănătatea. În această perioadă a neglijat pictura de şevalet, astfel că expoziţiile celor patru (Tonitza, Şirato, Şt. Dumitrescu, Oscar Han), care deveniseră o adevărată sărbătoare artistică (1925—1930), nu au mai avut loc.

Sculptorul Oscar Han a fost legat de Constanţa mai ales prin ridicarea monumentului „Mihai Eminescu“. Comanda acestei importante opere sculpturale a fost primită în intimitatea unei mese de restaurant de la juristul şi poetul I. N. Roman, preşedintele comitetului „Pro Eminescu“, în prezenţa criticului şi esteticianului Tudor Vianu. Macheta a fost realizată de sculptor în 1931, pe baza unei documentaţii întocmite în vederea edificării unui monument poetului în Capitală, la cererea unui comitet condus de Mihail Sadoveanu. Monumentul constănţean va fi a doua lucrare de acest fel din cariera de pînă atunci a sculptorului Oscar Han. Din păcate I. N. Roman, un om de o mare distincţie intelectuală şi sufletească, apreciat foarte mult de sculptor, va muri chiar în acel an, succesor la preşedinţia comitetului Pro Eminescu fiind ales amiralul Bălănescu. Amiralul, după părerea lui Oscar Han, „un om compus şi somptuos“, îi era profund antipatic artistului. După tergiversări şi de o parte şi de alta, monumentul a fost totuşi inaugurat la data fixată (15 august 1934). „Deşi la inaugurarea monumentului — avea să-şi amintească sculptorul — a fost puţină lume, iar discursul lui Păstorel Teodoreanu, de la înălţimea ţinutei lui, a entuziasmat, dansul viu al pescăruşilor a creat un moment de frumuseţe, iar natura şi-a schimbat faţa în umbre şi lumini, în picături de ploaie, într-o atmosferă vibrantă. În ziua de 15 august, murmurele valsurilor, marea, care la ora inaugurării nu mai era Marea Neagră şi era Marea Verde, au creat un moment de frumuseţe solemnă monumentului“.

Prin 1910 putea fi văzut la Cazinoul din Constanţa, cu statura-i masivă şi nelipsitu-i trabuc în colţul gurii, pictorul Iosif Iser, schiţînd, pentru a-şi agonisi traiul, portrete-caricatură ale jucătorilor de bacara. Mai tîrziu, în 1913, Iser era mobilizat în Dobrogea, unde, ca militar, colindă peste tot. În ţara dintre ape, pictorul va descoperi o minunată sursă de inspiraţie, vizibilă în

întreaga sa operă. „Dobrogea a fost cea mai bună școală pentru mine" mărturisea artistul. Subiectele sale dobrogene, între care fascinanta compoziție „Familie de tătari", au fost deosebit de apreciate atît în țară cît și în străinătate.

Vreme de peste două decenii, un alt artist de excepție a cutreierat Dobrogea, îndeosebi litoralul: Nicolae Dărăscu. Despre el Tudor Arghezi nota într-o cronică artistică: „Artistul mînuiește soarele, cerul, vegetația, lumea cu pasiunea și franchețea naturii de la care a învățat gestul mare și liber de a construi. El evită detaliile și cred că le disprețuiește. Tablourile, priveliștile, marea, zarea sînt însă toate adîncite și un suflet bate în fiecare ca și cum ar fi niște ființe gînditoare". N. Dărăscu a fost și un bun navigator; mînuia cu dibăcie velele unui cutter construit de el în Anglia. Tablouri ca „Vedere la mare", „Vase pescărești", „Canal în Deltă", „Han la mare", „Cafeneaua roz" etc. sînt un omagiu de culoare și lumină adus de artist acestor locuri.

Remarcabile lucrări despre litoral a realizat Ion Țuculescu. Artist neliniștit, iscoditor neobosit al sensurilor celor mai adînci ale artei populare românești, el a pictat la Constanța, Mangalia, Vama Veche. Tablouri ca „Marină cu fluturi", „Peisaj la Mangalia", „Peisaj la Mangalia cu arborele durerii" ș.a. ilustrează o viziune cu totul fascinantă și originală a spațiului pontic. Ion Țuculescu s-a manifestat totodată și ca valoros om de știință (a realizat un studiu complet asupra „Microbiologiei lacului Techirghiol", publicat postum de Editura Academiei R.S.R.).

Și alți artiști plastici proeminenți ca G. Petrașcu, Fr. Șirato, J. Steriadi, St. Dimitrescu — fără să mai vorbim de cei originari din Dobrogea — s-au inspirat la Pontul Stîng.

Cum am afirmat mai înainte, experiența dobrogeană a plasticii românești continuă și azi, în anii socialismului, îmbogățită însă tematic cu marile prefaceri care au avut loc și continuă să aibă loc aici și valorificată plenar de oamenii locului, prin înființarea de muzee, expoziții, tabere de creație, prin înnobilarea peisajului arhitectonic al litoralului, al localităților pontice cu opere plastice de elevată ținută artistică.

Oameni de seamă de la Pontul Stîng

„Sciţia (...) a produs întotdeauna bărbaţi cu inima înfocată şi vrednici de admirat..."

Dionysius Exiguus

Meleagurile euxine, atît de bogate în vestigii istorice şi atît de generos dăruite de natură, au fost totodată patria de origină a unor personalităţi care s-au remarcat atît în lumea veche, cît şi în contemporaneitate pe tărîmul filozofiei, literelor, artelor ori al vieţii sociale.

Un distins gînditor a fost Demetrios din Callatis (sec. al III-lea î.e.n.). Despre el aminteşte învăţatul Lucian din Samosata (sec. al II-lea e.n.), iar Diogene Laertiu (sec. al III-lea e.n.), în lucrarea „Vieţile, doctrinele şi cugetările filosofilor vestiţi" scrie: „Au fost douăzeci de bărbaţi vestiţi cu numele Demetrios: ..., al şaselea, Demetrios din Callatis, care a scris o lucrare de geografie despre Asia şi Europa în 20 de cărţi". Tot de la Diogene Laertiu aflăm de Heraclid, filozof probabil din Callatis (170-140 î.e.n.), care a trăit în Egipt la curtea lui Ptolomeu al VI-lea: „... au fost paisprezece filozofi cu numele Heraclid: ..., al cincilea, Heraclid din Callatis, sau din Alexandria, care a scris *Succesiunea (în timp a filozofilor)*, în şase cărţi şi *Raţionamentul lembeutic*, din care cauză era numit şi Lembos". Eruditul Ştefan din Bizanţ atribuie unui Istros Callatianul „o frumoasă carte privind tragedia". Arian (95-175 e.n.), fost guvernator al Capadociei, în descrierea campaniilor lui Alexandru cel Mare, aminteşte de un căpitan al acestuia pe nume Cretheus din Callatis. Renumit a fost şi învăţatul Satyros (sec. III-lea e.n.), supranumit şi „Peripateticul", originar tot din Callatis, care a trăit la

Oxyrrhyinchos (Egipt). Acesta a scris o carte de biografii din care s-a păstrat o „Viață a lui Euripide". Istoriografia românească face referiri și la un anume Thales, retor, amintit pentru unele particularități de stil, originar tot de la Pontul Stîng. Cunoscut pentru popularizarea monahismului în Occident a fost călugărul scit Ioan Cassian (circa 360-430/35 e.n.), călător prin Palestina, Egipt, Constantinopol și Roma și stabilit la Marsilia. Unele scrieri în limba latină a lăsat Ioan Maxentiu, călugăr născut pe aceste meleaguri. Celebru la vremea sa pentru o prestigioasă activitate misionară printre huni a fost episcopul Tomisului, Theotimos (sec. IV-V e.n.). Sozomenos, care a scris între anii 443 și 450 o „Istorie bisericească", notează despre Theotimos că era „un bărbat crescut cu dragoste de înțelepciune". În „Acta sanctorum" (o colecție de legende privind viețile sfinților), Theotimos este descris ca un „bărbat hrănit într-u filosofie, pe care chiar barbarii huni, locuitori lîngă Istru, copleșindu-l, îl numeau zeul romanilor". De el amintește, în scrierile sale, și învățatul Hieronymus (345-420 e.n.): „Teotim, episcopul (orașului) Tomi din Sciția, a scos scurte tratate sub forma unor dialoguri și în stilul vechi elocințe. Aud că el scrie și alte lucruri."

O personalitate cu totul remarcabilă a fost Dionysius Exiguus (adică „cel mic", cum își spunea el cu modestie), trăitor la Roma între anii 500-545. El a calculat cronologia erei de la nașterea lui Hristos, adoptată la Roma între 535 și pe care o folosim ca e.n. pînă azi. Dionysius Exiguus era originar din Sciția, adică din părțile noastre; acest fapt nu îi pricinuia umilință, ci, dimpotrivă, mîndrie. Eruditul scria: „Va părea nou nu numai neștiutorilor că Sciția cunoscută ca înfricoșătoare pentru gerurile și barbarii ei a produs întotdeauna bărbați cu inima înfocată și vrednici de admirat pentru blîndețea moravurilor lor". Dionisie cel Mic a fost prieten cu marele învățat latin Cassiodorus, care avea pentru el numai cuvinte de prețuire: „Tot ce putea căuta cititorul la alții găsea în știința lui în mod strălucit. În el admiram pe bărbatul mult învățat, veteranul catedrei de dialectică, știutorul limbilor greacă și latină, pe cel

neîntrecut în ştiinţa socotelilor astronomice, încît a devenit tatăl erei noastre".

În secolul al XIV-lea, numele unui despot pontic a devenit foarte cunoscut la curţile europene: Dobrotici. Statul său era, după 1371, cu excepţia Imeriului otoman, cel mai puternic dintre formaţiile statale de la sudul Dunării, despotul intervenind deseori în treburi care depăşeau graniţele ţării.

Din Cernavoda a fost originar, potrivit opiniei lui Nicolae Iorga, geograful Iosif Moesiodax (sec. XVIII), dascălul copiilor domnitorului Alexandru Ipsilanti, conducătorul şcolii greceşti din Bucureşti, autor de tratate ştiinţifice, unele foarte apreciate în epocă.

După 1878, Dobrogea va cunoaşte o veritabilă renaştere economică şi culturală. Dintre românii din dreapta Dunării s-au ridicat numeroase personalităţi, care, cu inteligenţa, talentul şi neprecupeţita lor dăruire, s-au aliniat în primele rînduri ale ostenitorilor pe ogorul culturii româneşti.

Dintre oamenii de ştiinţă originari din Dobrogea, Constantin Brătescu (născut la Cîşla — judeţul Tulcea, în 1882) s-a remarcat îndeosebi prin studiile sale asupra provinciei şi printr-o neobosită activitate de animator cultural. „Putem afirma — scria savantul Simion Mehedinţi —, fără teamă de eroare, că de la Herodot, părintele istoriei, geografiei şi etnografiei, nimeni nu a privit cu mai mult interes şi cu mai multă înţelegere ţinuturile Dunării de Jos, decît geograful şi etnograful Constantin Brătescu". Împreună cu numismatul Constantin Moisil, Brătescu a fondat în anul 1916 revista „Arhivele Dobrogei", iar în anul 1920, împreună cu avocatul, poetul şi publicistul Ioan N. Roman, prestigioasa publicaţie „Analele Dobrogei". Brătescu spunea despre provincia lui natală: „Ţară frumoasă prin varietatea priveliştilor ei, ţară bogată prin mulţimea şi felurimea roadelor ei adunate pe un spaţiu aşa de îngust, ţară românească din timpuri străvechi, cu toate peripeţiile prin care a trecut, — Dobrogea este un pămînt nespus de preţios pentru România..."

Un alt mare savant născut în Dobrogea (Măcin, 1872), în familia unui mocan, a fost Gh. Munteanu-Murgoci, cel mai de seamă dintre creatorii şcolii geologice româ-

neşti, om de ştiinţă de renume internaţional, iniţiator al primelor conferinţe de agrogeologie.

De o meritată popularitate s-a bucurat în mediile ştiinţifice româneşti şi străine matematicianul Grigore Moisil (Tulcea, 1906). Spirit cu o largă deschidere spre nou, spre progres, spre viitor, Grigore Moisil a adus o însemnată contribuţie la introducerea tehnicii cibernetice în ţara noastră. Cine nu şi-l aminteşte, mai ales din emisiunile ştiinţifice de la televiziune, pe acest om hîtru, cu sprîncene stufoase şi cu o voce caldă, sacadată, pledînd împotriva inerţiei, pentru instaurarea noului în toate domeniile activităţii tehnico-economice româneşti ?

Fiii Dobrogei s-au afirmat şi în domeniul muzicii. Ioan D. Chirescu, unul dintre cei mai mari compozitori români, s-a născut la Cernavoda, în familia acelui neobosit animator cultural şi ctitor de şcoală (pe vremea cînd provincia de la mare se afla încă sub administraţie otomană) Dimitrie Chirescu. D. D. Botez, Maestru emerit al artei, îl asemuia pe I. D. Chirescu cu „fecunzii artişti ai Renaşterii". Sufleteşte, compozitorul a rămas credincios meleagurilor natale. „Mă bucur — declara el într-un interviu acordat revistei Tomis — că cei ce au ascultat şi cunosc cîntecele mele spun că «Dobrogea de aur» este cel mai frumos cîntec al meu. Eu ştiu că am pus în el dragostea faţă de pămînt şi fraţi, dragostea pentru acest pămînt al scumpei mele ţări — România".

Originar din ţinutul transdunărean (născut la Sulina în 1887) a fost George Georgescu, dirijor de notorietate mondială. George Georgescu a condus vreme de patru decenii — începînd cu anul 1929 — orchestra Filarmonicii din Bucureşti şi a întreprins numeroase turnee concentristice în marile centre muzicale din Europa şi America. Sub bagheta sa au interpretat artişti ca Stravinski, Cassals, Rubinstein, Oistrah, Menuhin, Richter, Enescu, Lipatti, Florica Cristoforeanu, Ion Voicu şi mulţi alţii. Marele dirijor a făcut deseori turnee pe litoral, unde a fost primit întotdeauna cu mare dragoste. După un strălucit turneu în Grecia în 1922, Filarmonica bucureşteană a ajuns cu „Cîntarea României" şi în faţa publicului din Constanţa. „George Georgescu — scria ziarul Rampa — după reprezentarea concertelor pe li-

toral a devenit idolul constănţenilor". Iar în cadrul unui interviu acordat revistei „Flacăra", celebrul dirijor afirma că a fost aplaudat de dobrogeni „cum aplaudă unul de-al tău, cînd ai luat notă bună la străini. Cazinoul, făcut numai să sune banii ce se scurg la ruletă și bacara, fusese în plină sărbătoare".

„Un lăutar dobrogean de faimă mondială" — cum spunea compozitorul și muzicologul Viorel Cosma — a fost Georges Boulanger (Gheorghe Pantazi), născut la Tulcea în 1893. Autor al celebrei serenade „Avant de mourir", Pantazi a cucerit lumea cu cîntecele sale. Pe un disc Telefunken scria: „Acest violonist din România a însemnat pentru discofilii zilelor noastre ceva asemănător cu Mantovani".

Dobrogea a dat țării și numeroși plasticieni care, prin covîrșitorul lor talent, prin marea lor perseverență creatoare, s-au situat în rîndul reprezentanților de frunte ai artei românești.

Pictorul Lucian Grigorescu s-a născut la Medgidia în 1894. Pictura sa caldă, de o mare virtuozitate artistică, concepută în buna tradiție a realismului românesc, s-a bucurat de un notabil succes, atît în țară cît și peste hotare. Artistul s-a inspirat și din realitățile dobrogene („Peisaj din Mangalia", „Vedere din Tulcea", „Răsărit de soare" etc.), multe din lucrările sale aflîndu-se la Muzeul de artă din Constanța și în Muzeul de artă din Medgidia, urbea sa natală.

Sculptorul Ion Jalea, Maestru emerit al artei, a văzut lumina zilei la Casimcea, județul Tulcea, în 1887. A urmat gimnaziul la Constanța, unde pictorul D. Hârlescu îl îndrumă spre cariera artistică. Combatant în primul război mondial, a fost grav rănit, pierzîndu-și un braț. A continuat totuși să creeze cu și mai mare pasiune, realizînd de-a lungul anilor o operă de excepție, închinată omului, vieții, năzuinței acestuia spre bine și frumos. Lucrări ca „Arcaș odihnind", „Hercule doborînd centaurul", „Femeie cu harpă", „Monumentul soldaților francezi", „Monumentul ceferiștilor", „Monumentul soldaților români de la Dieuse" (Franța) și multe altele sînt o dovadă grăitoare a talentului său tumultuos, a dragostei sale nemărginite pentru om. Sculptorul s-a dovedit, totodată, un constant prieten al Dobrogei, sen-

timent pe care l-a exprimat ori de cîte ori a avut prilejul fie prin emoționante confesiuni, fie prin generoase donații. Ion Jalea a mărturisit întotdeauna, cu recunoștință, rolul avut asupra drumului său spre consacrare artistică de perioada studiilor gimnaziale de la Constanța, precum și puternica înrîurire exercitată asupra sufletului său de zbuciumul mării. Ca un gest de supremă prețuire, artistul a dăruit Constanței o însemnată parte din colecția sa de sculptură; cu grijă și competență, Muzeul de artă din localitate a organizat o secție care-i poartă numele, instalată pe frumoasa faleză a Cazinoului.

La Tulcea, în 1903, s-a născut pictorul Alexandru Ciucurencu, într-o familie modestă. Figură proeminentă a picturii românești contemporane, Al. Ciucurencu a fost prezent cu numeroase expoziții în țară și străinătate (București, Veneția, Leningrad, Moscova, Varșovia, Budapesta, Berlin, Atena, Praga, Cairo, Alexandria, Damasc, New-Delhi, Ankara, Sofia, Paris) și s-a bucurat de înalte titluri și distincții ale R.S.R. (Laureat al Premiului de Stat, Maestru emerit al artei, Artist al poporului etc.).

Un reprezentant de seamă al sculpturii noastre este Boris Caragea, născut la Balcic, în 1906. Fost elev al unor artiști ca Frederic Stork, Oscar Han și Dimitrie Paciurea, Boris Caragea este autorul unor lucrări monumentale ca: Monumentul lui V. I. Lenin din București, basorelieful de pe fațada Operei de stat, Monumentul Victoriei din Constanța și altele. În stațiunile de pe litoral, artistul este prezent cu lucrări sculpturale de aleasă ținută estetică („Maternitate", „Nud", „Discobolul", „Pescarii" etc.).

Este în afară de orice îndoială că printre scriitorii originari de la Pontul Stîng, Panait Cerna (născut la Cerna, județul Tulcea) a fost personalitatea cea mai proeminentă. A debutat, la vîrsa de 16 ani, în revista „Foaie interesantă" de sub redacția lui George Coșbuc, cu o imitație după Lenau. În 1905 a absolvit Facultatea de fizico-chimice și filozofie, iar în 1907, cu o bursă obținută la intervențiile lui Titu Maiorescu, pleacă la studii în Germania. Muncește cu o perseverență ieșită din comun și, în 1913, obține titlul de doctor în filo-

zofie cu teza „Lirica de idei“ la Universitatea din Leipzig. Moare în acelaşi an, lăsînd în urmă o operă destul de restrînsă, dar valoroasă, străbătută de idei înalte, optimiste. Primul său volum (şi unicul din timpul vieţii) a apărut în 1910, reeditat pînă azi în 16 ediţii. Poezii ca „Poporul“, „Zile de durere“, „Din depărtare“, „Ruga pămîntului“ ş.a. sînt de un lirism vibrant, străbătute de idei generoase ca iubirea de patrie şi înţelegerea pentru cei obidiţi. Iată un fragment semnificativ din poezia „Poporul“ :

„Mîndre-s plaiurile tale, ţară mîndră între toate !
Şi frumos se-ndoaie cerul peste văi şi peste sate ;

. . . .

Şi flăcăii tăi sînt harnici, holdele îţi sînt bogate,
Şi copilele-ţi duioase parcă sînt domniţe toate“

Din rîndul dobrogenilor care au contribuit la prestigiul culturii româneşti face parte şi Krikor Zambaccian (născut în 1889, la Constanţa), colecţionar, critic de artă şi sprijinitor al artiştilor. Acest mare iubitor de artă s-a identificat, vreme de o jumătate de secol, cu frămîntările, aspiraţiile şi izbînzile plasticii româneşti, contribuind, pînă la sacrificiu şi renunţare, la dezvoltarea gustului public pentru frumos, la progresul culturii noastre. Începutul a fost — cum mărturisea el — modest : „Vara, în timpul sezonului, veneau la Constanţa expoziţii ambulante de pictură, organizate de negustorii încadratori, de la care am cumpărat două acuarele de Gore Mircescu, pentru douăzeci de lei, şi o marină de Florian, pentru cincizeci de lei. Acestea au fost primele lucrări originale pe care le-am achiziţionat, dar nu eram mulţumit de ele, rîvneam la mai mult...“ Aşa că, peste cîţiva ani, Zambacu (aşa era numit în lumea artiştilor) se va descotorosi de aceste prime achiziţii ; în colecţia lui îşi vor face loc nume de referinţă ale plasticii româneşti şi universale : N. Grigorescu, Ion Andreescu, St. Luchian, Th. Pallady, Fr. Stork, O. Han, G. Petraşcu, D. Paciurea, C. Medrea, Fr. Sirato, C. Ressu, M. Bunescu, L. Grigorescu, Al. Ciucurencu, Ion Jalea, I. Ţuculescu ;

Paul Cézanne, Camille Pissaro, M. Matisse, Pierre Bonnard, Maurice Utrillo, Pablo Picasso, A. Derrain și alții. Colecționar cu un înalt simț civic, K. Zambaccian a donat, în 1948, statului întreaga sa colecție, care-i poartă numele, iubitorii de artă putînd participa la acea mare și continuă sărbătoare oferită de operele de artă adunate cu pasiune într-o viață de om.

Alte personalități dobrogene: Ion Bitzan — pictor, născut la Limanu, în 1924; Spiru Chintilă — pictor, născut la Bazargic, în 1921 (studiile liceale la Constanța), Florica Cordescu-Jebeleanu și Marcela Cordescu — desenatoare și graficiente (născute la Constanța, în 1913); Tașcu Gheorghiu (Constanța, 1910), scriitor și traducător de marcă; Traian Coșovei (Somova, 1921), poet și reporter; Cristea Grosu (Dorobanțu, 1906), sculptor; Corneliu Leu — scriitor (Medgidia); Horia Maicu — arhitect (Constanța, 1912); Ion Nicodim — artist plastic (Constanța, 1932); Alexandru Raicu — scriitor (Hîrșova, 1914); Cella Serghi — romancieră (Constanța, 1907), Gh. Sîrbu — pictor (Tulcea, 1883), Virgil Teodorescu — poet (Cobadin, 1909).

Deși originari din alte provincii românești, o seamă de oameni de cultură, prin activitatea lor desfășurată în Dobrogea, au contribuit la prosperitatea acestor meleaguri, identificîndu-se cu întreaga lor ființă aspirațiilor oamenilor de aici, îndrăgind ținutul dintre ape tot atît (sau chiar mai mult) decît locurile natale.

Din părțile Botoșanilor a fost originar un mare savant biolog, Grigore Antipa (1867-1944), întemeietorul școlii românești de hidrobiologie și ichtiologie, unul dintre creatorii muzeologiei moderne. A întreprins cercetări intense în Delta Dunării și Marea Neagră, al căror rezultat le-a publicat în lucrări de mare interes științific: „Regiunea inundabilă a Dunării", „Pescăria și pescuitul în România", „Marea Neagră" ș.a. A adus o însemnată contribuție la organizarea și exploatarea pescuitului pe meleagurile euxine.

Un moldovean din Burdujeni, fost elev în clasele primare al lui Ion Creangă, și-a legat numele de mare și marinari: Jean Bart (Eugen P. Botez), fiul generalului Panait Botez. Urmînd tradiția cazonă a familiei, Jean

Bart urmează un liceu militar, pentru ca, după cîţiva ani, să ajungă ofiţer de marină. Tînărul navigator mînuia însă pana tot atît de iscusit ca instrumentele de bord, lăsînd o serie de scrieri străbătute de farmecul inedit al vieţii din porturi, al călătoriilor pe ape, al depărtărilor: „Jurnal de bord", „Peste Ocean", „Schiţe marine", „Europolis" etc.

Prin îndelungate cercetări oceanografice pe litoralul românesc al Mării Negre s-a distins savantul Ion Borcea (1879-1936), născut la Buhociu — Bacău. În 1962 el a fondat, la Agigea, prima staţiune de zoologie marină din România, al cărui director a fost pînă în 1936 (din anul 1956, staţiunea a căpătat numele său, iar din 1970 devine, cu aceeaşi denumire, o secţie a Institutului român de cercetări marine).

Este dificil să vorbeşti despre personalităţile care au activat la Pontul Stîng fără a aminti de învăţatul Vasile Pârvan (1882-1927) originar din comuna Huruieşti-Tecuci, pentru că de numele său se leagă importante descoperiri arheologice în „Dacia Scythică" — cum denumea el acest colţ de ţară românească. A cercetat complexul arheologic de la Adamclisi şi a scos la lumină zidurile cetăţilor Ulmetum şi Histria. Studiile sale au adus o preţioasă contribuţie la elucidarea istorică a evoluţiei vechilor cetăţi de la Pontus Euxinus. Drept omagiu, constănţenii i-au ridicat lui Vasile Pârvan, în oraşul păstrător al atîtor vestigii arheologice, un bust (aşezat însă — din ce raţiuni? — pe soclul ce susţinea, cîndva, un bronz cu chipul lui I. N. Roman, poet, publicist şi, cum vom vedea, un mare animator cultural al Dobrogei).

Alături de geograful Constantin Brătescu — cu care dealtfel a colaborat intens — Ioan N. Roman (1866-1931) a fost neîndoios un neobosit militant pentru propăşirea culturală a ţinutului euxin, pentru apărarea drepturilor politice ale dobrogenilor, dar mai ales pentru stimularea studiilor privind continuitatea elementului românesc în ţara dintre ape — el însuşi prodigios cercetător în acest domeniu. În anul 1920, I. N. Roman a înfiinţat împreună cu C. Brătescu „Societatea culturală dobrogeană" şi mai tîrziu a condus comitetul „Pro Eminescu" pentru ridicarea unei statui poetului.

După moartea sa (1931), familia a inițiat un premiu cultural și unul de poezie, ambele purtînd numele său (printre alții, a primit un premiu „I. N. Roman" și poetul Vasile Voiculescu).

În sfîrșit, o personalitate legată sufletește de litoralul nostru în tot timpul vieții (deși a trăit la Constanța doar cîțiva ani) a fost scriitorul Ion Marin Sadoveanu. Tatăl său, doctorul N. Sadoveanu, un medic cu vederi largi, s-a numărat printre intelectualii care, ca Remus Opreanu, Ion Bănescu, dr. I. C. Drăgescu, Ioan Nenițescu și alții au pus umărul, punînd în joc toată capacitatea lor creatoare, la organizarea modernă a Dobrogei în primele decenii de după 1878. Familia Sadoveanu a locuit într-o frumoasă casă pe str. Sturza (azi Karl Marx), dărîmată în timpul războiului 1916—1918. Peste ani, I. M. Sadoveanu va veni deseori în orașul copilăriei sale fie în vacanță, fie cu alte prilejuri. Obișnuia să locuiască la „Hotel Francez", unde se întîlnea cu Liviu Rebreanu, Ion Minulescu, Tudor Vianu. A lăsat prețioase amintiri despre Constanța acelor vremuri. Acțiunea primului act al piesei sale „Molima", jucată în 1930 la Teatrul Ventura, avînd ca protagoniști pe George Vraca și Aura Buzescu, se desfășoară în întregime la Constanța. Autorul romanelor „Sfîrșit de veac în București", „Ion Sîntu" și „Taurul mării" a folosit orice prilej pentru a populariza litoralul, frumusețile Dobrogei, contribuind cu marele său prestigiu la mai buna cunoaștere, cu deosebire în mediile intelectuale, a acestor meleaguri.

Desigur, cu trecerea anilor, cînd socialismul și comunismul vor deschide noi porți luminoase spre cunoaștere și creație, Dobrogea va da țării, culturii și științei românești, culturii universale alți oameni de vază, mai numeroși poate „cu inima înfocată și vrednici de admirat" — cum spunea acum paisprezece secole învățatul scit Dionysius Exiguus.

Străinii pe litoral

„Drumurile-s o grădină
Din Mangalia-n Mamaia"

Rafael Alberti

În nici un alt loc din țară nu poate fi întîlnit un așa de mare număr de străini ca vara, pe litoral. Cîteva sute de mii de turiști de pe tot globul vin la Pontus Euxinus chemați de binefacerile soarelui și mării, dar și de renumita ospitalitate românească. Cărțile de onoare ale hotelurilor, coloanele presei sînt pline de aprecieri elogioase la adresa serviciilor de pe litoral, a solicitudinii personalului turistic, a frumuseților plaiurilor românești: „România este o țară foarte frumoasă, iar românii sînt oameni vrednici de stima tuturor" (Marie Luise Roy, ziaristă, Franța); „Plecăm de pe litoralul românesc cu amintirea unor vacanțe de neuitat" (Fiodor Mihailovici Fedichin, din Leningrad); „Minunată vacanță am petrecut la Caraiman — Mamaia, în acest colț de lume încîntător" (Louis Lemure — Belgia); „Pe malul Mării Negre, românii au creat o civilizație înaintată" (Teghina Jean Dieu Domni — Gabon); „De patru ani vin în fiecare vară în România, unde-mi petrec o lună de vacanță" (Alberto Arvati — Milano); „Aici, la Mamaia este atît de frumos și liniștit încît mi-aș dori să-mi petrec cît mai multe vacanțe" (Johann Bucl — R.F.G.); „Eu și soția mea sîntem încîntați de tot ce am văzut pînă acum în România. Am fost pe litoral în toate stațiunile și am admirat arhitectura și eleganța lor, am fost în lumea minunată a Deltei Dunării și de fiecare dată am revenit cu plăcere la Flamingo, unde ne simțim ca acasă" (Eddy Maas — Olanda) etc. etc.

Printre străinii ce au poposit, în anii socialismului, pe meleagurile euxine s-au aflat și personalități proeminente care și-au exprimat fie în presă, fie în minunate creații literare sentimentale încercate în timpul întîlnirii cu țărmurile pontice, cu frumusețile create de mîinile oamenilor în acest fericit colț de patrie românească.

Miguel Angel Asturias, cunoscutul scriitor guatemalez (Premiul Nobel, 1967), a fost în România, țară pentru care a nutrit o nedisimulată admirație, cu mai multe prilejuri. Despre litoral, Asturias a avut numai cuvinte de laudă. „Aici — adică pe litoral, notează scriitorul într-un articol — nu se strigă „marea, marea!", cum strigau soldații lui Xenofantes, ci „Mamaia! Mamaia!" cînd, îndreptîndu-te de la aeroport spre Constanța (...) se ivește ceva ce pare a fi nălucire de oglinzi albastre: un oraș alb ridicat pe țărmul Mării Negre. Alb, alb, alb..." Dar Asturias apreciază că la splendoarea litoralului românesc contribuie, într-o măsură covîrșitoare, faptul profund uman că noile edificii sînt destinate celor ce muncesc, muncitorului sau țăranului „care niciodată n-ar fi avut bani să meargă la mare, care nici nu văzuse vreodată marea". Poetul a închinat Dobrogei versuri de un profund lirism:

„Văd stepa-n zori din era dobrogeană,
cu ierburi roși, ca de mărgean, arzînd
și turme albe spre sărata geană
a mării — valuri de nisip curgînd!

. . . .

Dar azi pe fața cîmpului de lapte
cu floarea-soarelui dansînd în jur
un meșter coase stelelor din noapte
*mantie de porumb cu foșnet pur!**

Călător prin România a fost și Rafael Alberti (împreună cu soția sa, Maria Tereza Leon). Scriitorul spaniol a fost puternic impresionat de frumusețile patriei

* „Imagini dobrogene" (rev. „Tomis").

noastre, de realizările locuitorilor săi (poezia „Aurore românești“ — tradusă de poetul Geo Dumitrescu — este un luminos omagiu adus poporului nostru). Iată cîteva versuri : „Veniră plugarii în zori — / Ce bucurie de culori ! / Cămășile albe de flori (...), Ce sori, o ce sori mi-au adus ! / Ce stele frumoase nespus / În dar mi-au lăsat cînd s-au dus !“). În poemul „O doină spaniolă pentru România“, tradus de Veronica Porumbacu, Rafael Alberti evocă și meleagurile dobrogene :

„Și mai zic un cînt din frunză
pentru casele Mamaii
Nici Ovidiu nu tînjește
trist, pe soclu singuratic.
Drumurile-s o grădină
Din Mangalia-n Mamaia.
Foaie verde-a viilor
Soare-n boabele de struguri...
Vinul vechi de Murfatlar
Are suflet de zahar“.

Guy de Bosscher, poet francez, colaborator la „Le Monde“, „Journal de Paris“, „Le Monde diplomatique“, spunea, într-un interviu : „Prima dată cînd am venit aici, cel mai mult mi-a plăcut stațiunea Eforie-Sud — oază verde, plină de flori, pe țărmul mării. Seamănă foarte mult cu stațiunea belgiană Knokke le Zutt, căutată de turiștii din toată lumea“.

În sfîrșit, cunoscutul poet flamand Karel Jonckeere, membru al Academiei belgiene, se numără și el printre admiratorii ținuturilor pontice. Jonckeere a cîntat litoralul în versuri de aleasă sensibilitate. În poezia „Pe lîngă statuia lui Ovidiu“ (tradusă de Mihai Beniuc), poetul scrie :

„Ai rătăcit în viață pe-aicea
Acum două mii de ani
Marea Neagră-și poartă numele ei :
Întunecată-n furtună.
Te surghiunise împăratul
Nu știe nimeni pentru ce
O fi știut vreodată ?

Scrisori ai scris să fii iertat destule
Şi multe către prieteni anonimi
Iată-mi soseşte după ani şi mie una"

Versurile închinate Murfatlarului sînt de un lirism tot atît de îmbătător ca şi aromele renumitelor vinuri dobrogene („În faţă cu un pahar de Murfatlar") :

„Dar între tine şi-ntre mine, vin de Murfatlar,
O altă voce intră, un cînt fără cuvinte cunoscute,
Papile mii mi le traduc pe limbă credincios,
Uimit te uiţi la mine din paharul gol pe jumătate

Ce minunat ne-nţelegem
Capul meu n-are încuietori
Inima mea nu e cetate, nici arsenal de arme
Ascultă, cercetează şi vezi ; cum în mine se mai joacă eternul copil,

Cum graiul meu e tot curat ca o grădină
Cum se lipeşte de-acuma credinţa-mi pe tîmple,
Cum dărîmăturile toate au fost curăţate !"

Aflată la intersecţia marilor drumuri comerciale care legau, încă din vechime, Europa cu Orientul, Dobrogea a fost cutreierată de-a lungul veacurilor de foarte mulţi străini de aiurea care — mulţi dintre ei dedaţi scrisului (unii, cum vom vedea, scriitori de marcă) — au lăsat numeroase însemnări interesante pentru cunoaşterea trecutului acestui ţinut. Reproduc o parte din însemnările lor pentru a ne putea face o idee de cum au evoluat meleagurile pontice, de starea în care se afla litoralul pînă la sfîrşitul secolului trecut şi începutul secolului nostru.

Iată-l, în secolul al XIV-lea, pe călătorul şi geograful arab Ibn Battutah cutreierînd Pontul Stîng, în drum spre hanatul Hoardei de Aur. Meridional, obişnuit cu clima dulce şi moleşitoare a ţării sale, Ibn Battutah — ca altădată Ovidiu — avea să sufere cumplit de pe urma gerurilor dobrogene. „Era atunci — notează călătorul arab — toiul iernii. Eu mă îmbrăcam cu trei cojoace şi cu două rînduri de nădragi, dintre care unul bine căptuşit. Purtam

în picioare încălţăminte de lînă, apoi ghete căptuşite cu pînză de in şi, în sfîrşit, pe deasupra o a treia pereche de «borghali» (adică piele de cal), îmblănită cu piele de lup. Mă spălam cu apă caldă chiar lîngă foc. Dar nu curgea o picătură care să nu înghețe îndată. Cînd mă spălam pe faţă, apa, atingîndu-mi barba, se prefăcea în gheaţă. Şi dacă îmi scuturam barba, cădea un fel de zăpadă. Apa care îmi picura din nas îmi îngheţa pe mustăţi. Nu puteam să mă sui singur pe cal din cauza multelor vestminte cu care eram acoperit, astfel că tovarăşii mei erau nevoiţi să mă urce pe cal".

Un veac mai tîrziu, italianul Giovanni Maria Angiolello, care a însoţit pe sultanul Mahomed al II-lea în campania împotriva lui Ştefan cel Mare, viteazul domnitor al Moldovei, trecînd prin Dobrogea, a putut constata lipsa apei potabile, incovenient pricinuitor de mari necazuri („timp de mai multe zile n-am avut altă apă decît aceea a mării"). Dar lipsa apei n-a fost singurul şi nici cel mai mare neajuns îndurat de membrii expediţiei în ţinuturile pontice. Tot aici ei vor da piept cu o neobişnuită invazie de lăcuste. „Lăcustele acelea — consemnează Angiollelo — alcătuiau nori aşa de groşi, încît întunecau soarele şi cînd coborau pe pămînt rodeau pînă şi sacii cu pesmeţi din corturi, de la primul la ultimul (...). Nici caii nu puteau răbda, astfel că trebuia să fie ţinuţi mereu cu botul în săculeţe şi acoperiţi pînă la urechi".

Alţi călători s-au arătat impresionaţi de belşugul agricol al provinciei. Polonezul Maciej Stryjkowski s-a îndulcit, se pare, pe la 1574—1575, cu pepeni culeşi de pe ogoarele din dreapta Dunării, de vreme ce afirmă că „harbuzii, fruct mare, dulce şi apos, ca un urcior, cresc numai în Turcia şi pe cîmpiile Dobrogei, deşi am mîncat şi în Ţara Românească, dar aduşi de aiurea". Negustorul londonez John Newberie are prilejul să observe că, la Tulcea, în 1582, „se află din belşug peşte, găini şi ouă", iar iezuitul Giulio Mancinelli constată, un an mai tîrziu, că, prin împrejurimile Mangaliei, traiul era foarte ieftin: „Se vindeau 15 ouă de găină pe un aspru, care valorează 6 quattrini romani şi găinile 2 aspri una şi patru aspri costă o măsură mare de vin cît patru sticle".

Diversitatea faunistică a fostei Scythia Minor nu a scăpat nici ea atenției voiajorilor străini. Arhiepiscopul catolic de Sofia, Petru Bogdan Bakšić, ce a vizitat Dobrogea la 1641, apreciază marele număr de boi și „cai foarte iuți", întîlniți aici pretutindeni. El este însă uimit de cămilele de prin partea locului: acestea „sînt de altă rasă decît cele din Orient; au pe spinare două cocoașe (..) și sînt așa de înalte că le iei drept movile și se pare că natura însăși le-a pus un samar în spate; cînd merg, cocoașele joacă fiind moi, și nu pot purta poveri ca alte cămile, ci trag la jug și sînt folosite la arat etc... " Robert Bargrave, fiul decanului de Canterbury, aflat în Dobrogea la 1652, scria: „În ziua de 1 octombrie ne-am dus în satul Defcea, trecînd pe lîngă diferite lacuri uimitor acoperite în întregime cu păsări de baltă. Și cîmpiile sînt de asemeni pline de un număr de păsări atît de neobișnuit de mare și sînt atît de multe soiuri, încît nici nu face să vorbesc de ele, căci ar fi greu de crezut".

O călătorie în ținutul pontic a constituit, timp de secole, o întreprindere primejdioasă, datorită nesiguranței drumurilor, bîntuite de bande de tîlhari. Bakšić, amintit mai înainte, a descris în însemnările sale spaimele încercate în timpul voiajului dobrogean: „...în tot ceasul ești în așteptarea morții; în drum se văd pretutindeni morminte de oameni care au fost uciși și acest fapt bagă spaimă în trecători, de aceea trebuie să călătorești bine însoțit, să umbli înarmat și să ai cai buni ca la marea cumpănă să poți fugi ori să-ți aperi viața".

În secolul al XIX-lea, datorită unor importante evenimente politice și economice (războaiele ruso-turce, construirea unor comunicații rutiere și feroviare, dezvoltarea comerțului) a sporit numărul călătorilor străini în Dobrogea. Printre ei: Hector de Béarn ocupă un loc aparte, deoarece și-a ilustrat însemnările de voiaj cu numeroase desene, care constituie azi piese de bază ale iconografiei ținutului. Însoțindu-l pe ducele de Mortemart într-o misiune diplomatică la 1828, Hector de Béarn, ofițer în armata franceză, fin observator al locurilor și evenimentelor, ne dezvăluie o Dobroge distrusă de războaie, în care mizeria și sărăcia domină pretutindeni. La Isaccea, Béarn nu vede decît ruine.

La Babadag este impresionat de o uriaşă cazarmă în mijlocul căreia se află o vestită cişmea, cu mai multe izvoare. „Orăşelul acesta — notează ofiţerul francez — (. . .) e aşezat într-o poziţie frumoasă, lîngă un lac unde ne-am scăldat bucuroşi cu toţii, înainte de a intra în stepa aridă şi uscată". Ajunge şi la Constanţa, care, „situată pe malul Mării Negre, nu posedă nici un fel de port şi nu-i decît un punct de debarcare". Interesantă est descrierea Valului lui Traian: „Din toate lucrările executate de romani (aici), Valul lui Traian e cel pe care timpul l-a respectat cel mai mult. Rămas aproape intact pînă în ziua de azi, valul acesta se întinde din Rasova şi pînă la Constanţa, pe o distanţă de mai bine de 25 de leghe: era destinat să stăvilească invaziile barbarilor (...). Conturul întăriturilor lui se poate distinge şi astăzi perfect. Valul lui Traian va sta multă vreme mărturie a grandorii şi puterii autorilor lui". În sfîrşit, Mangalia ar fi fost „un orăşel fără port, însă aşezat chiar pe malul mării. Aici am dat de apă destulă şi s-a hotărît o zi jumătate de repaos (...) Plaja era frumoasă, marea destul de calmă, s-a scăldat toată lumea, precum şi animalele de transport. Am fi rămas cu impresie bună despre oraşul acesta — adaugă Béarn — dacă peste noapte ar fi putut închide cineva ochii, din cauza unui mare număr de insecte în şi nearipate".

Şi mareşalul austriac Moltke, voiajor prin Orient la 1837, ne-a lăsat note interesante privind starea Dobrogei acelor vremi. „Toată această ţară de 200 de leghe pătrate — scrie Moltke — între o mare şi un fluviu navigabil, formează un deşert posomorît, trist, şi eu nu cred că ar avea mai mult de 20 000 de locuitori. Cît vezi cu ochii, nu întîlneşti nici un arbore, nici un tufiş; colinele sînt acoperite cu o iarbă îngălbenită de soare, vălurite de adierea vîntului, şi se parcurg leghe întregi în această singurătate monotonă, înainte de a întîlni un mizerabil sat, fără arbori şi fără grădini, pe fundul unei văi lipsite de apă. Hîrşova văzută de mareşalul Moltke nu avea decît 30 de case, iar o mulţime de sate, însemnate pe hartă, nu mai existau (din cauza războiului din 1828, fireşte). Peisajul era însă înviorat de turmele mocăneşti: „Mii de oi sosesc în fiecare an

de peste frontieră pentru a paşte aici ; bivolii stau tolăniţi în mlaştinile Dunării şi cîinii, asemănători lupilor, se plimbă liberi pe cîmpie". Este plăcut impresionat de dărnicia în frumuseţi a naturii, manifestată plenar pe malurile dobrogene ale Dunării, al cărui peisaj îi amintea de tablourile unui Everding sau Ruisdaël : „Am trecut pe lîngă o insulă dunăreană, unde păşteau cai ; cînd ne-au văzut, s-au pus pe nechezat, iar cîţiva mînji se aruncară în apă, pentru a înota pe partea noastră ; raţele au ieşit speriate din stufăriş, un stol de lebede sălbatice se ridică într-un zbor greoi, trasînd cercuri nenumărate pe faţa liniştită a apelor".

Inginerul Xavier Hommaire de Hell, specialist în construcţii de drumuri, a cutreierat ţinuturile pontice în deceniul al patrulea al veacului trecut, cu prilejul unor misiuni ştiinţifice (în România a fost, în nenumărate rînduri, şi soţia sa, Adèle, iar fiul lor, Edouard, a trăit ani buni în ţara noastră). În anul 1846, H. de Hell se îmbarcă pe o mică navă, al cărui echipaj era format din pictorul-desenator J. Laurens, patronul bărcii, şi trei mateloţi, care îl duce pînă la Varna. De aici, cu harabaua, o porneşte spre Cernavoda. Despre fostul Tomis, H. de Hell notează : „Iată unul din punctele cele mai interesante din itinerariul nostru : Constanţa, vechea Tomis, locul de exil al lui Ovidiu ; se crede că ar fi scris aici *Tristele* sale ; însă Constanţa, alături de această importantă amintire, se recomandă de asemenea pentru însemnătatea istoriei sale, atestată de numeroasa cantitate de resturi antice, tot aşa de bogate ca şi diverse, care fac din această localitate un adevărat muzeu în plin aer. Cincizeci de cocioabe împrejurul uneia sau două mori de vînt, iată oraşul actual !" Cernavoda nu este decît un sat sărac, cu 15—20 de case. La Măcin, H. de Hell va cunoaşte însă vestita ospitalitate românească : „Aici am fost primit de o casă moldavă, delicios aşezată pe clina unei coline, coborînd pînă la Dunăre, de unde domină tot bazinul (...). Stăpîna casei ne prepară ea însăşi o excelentă supă şi nişte imense plăcinte, în care abundau prazul, usturoiul şi brînza".

În anul 1854, Leon Lalanne, inginer de poduri şi şosele, a fost însărcinat de către guvernul otoman cu

importanta misiune de a construi o cale rutieră între Constanța și Rasova. Din echipa sa au făcut parte inginerul L. Michel, precum și Laurel și Bienfait, constructori de poduri și șosele, C. Allard, medic, și românul Aninoșanu, tipograf. Și Lalanne, și Michel, și Allard au scris despre această misiune. Mai însemnate pentru noi sînt însă însemnările lui C. Allard, ce s-a dovedit un bun cunoscător al românilor din Dobrogea, pentru care a nutrit multă înțelegere și chiar afecțiune. Subtil observator, C. Allard constată că românii angajați ca muncitori terasieri, deși nu erau puternici, erau cei mai buni lucrători. În timpul liber, ei, românii, nu făceau altceva decît să danseze jocuri naționale, pînă la epuizare. Populația românească, aproape singura din Rasova — punctul terminus al căii rutiere — era aici „ca peste tot, dotată cu acea inteligență care o caracterizează la un înalt grad. Trebuie să fie înzestrată cu o energie remarcabilă, pentru a fi putut rezista acestei vieți de teamă și mizerie care i-a fost hărăzită de atîta vreme". În satul dunărean, relațiile membrilor misiunii cu locuitorii au fost facile și adesea, la vederea interesantelor lor fizionomii, a costumelor asemănătoare celor pe care le poartă unii țărani francezi, Allard și conaționalii lor au crezut un moment că se află „în mijlocul satelor din Franța". Medicul-scriitor a schițat și portretele unor români din misiune. Iată-l pe Costache, recrutat dintre lucrători ca infirmier. „Fizionomia sa blîndă și inteligentă — notează Allard — încadrată de plete lungi și umbrită de o pălărie largă de fetru, constituia unul din tipurile cele mai remarcabile de *români* (subl. lui C. Allard) pe care eu le-am cunoscut". Tudor, vizitiul misiunii, un ardelean, era și el o figură interesantă. „Pălăria largă de fetru, neagră, ce îi ascundea aproape complet capul mic, înconjurat de plete lungi care-i fîlfîiau pe umeri, dădea costumului său european un aspect ciudat. Singura dorință a lui Tudor era de a avea șase cai la căruță. „Nu mă pot gîndi — scrie Allard — fără să zîmbesc la toate tertipurile, la toate marile și micile subterfugii folosite de Tudor pentru a evita umilința de a nu avea decît doi cai de condus". În sfîrșit, C. Allard apreciază că „țăranii români au conservat în parte tipul italian". Fe-

meile au „o figură blîndă şi agreabilă", pielea albă şi se caracterizează, mai ales, printr-o mare supleţe a taliei, fapt pe care-l atribuie obişnuinţei acestora de a purta greutăţi pe cap.

Vicontele Alfred de Caston a avut prilejul să cunoască Dobrogea şi pe locuitorii săi „de visu et auditu", în timpul războiului din 1877—1878, conflagraţie pricinuitoare de cumplite dezastre ţinuturilor euxine. A stat mai mult la Tulcea, reşedinţa „paşilor" sau guvernatorilor provinciei, cea mai însemnată, pe atunci, aşezare dobrogeană.

Vicontele relatează o serie de evenimente din timpul războiului. În faţa înaintării ruseşti, Said Paşa, guvernatorul Dobrogei, primise ordin ca întreaga populaţie nemusulmană să fie evacuată dincolo de Valul lui Traian. Deşi ordinul nu fusese comunicat celor interesaţi, zvonul s-a răspîndit repede printre musulmani. Cerchezii şi bazbuzucii conduşi de Ahmed Aga, „un om sangvinar, ajutat de doi teribili briganzi, Cara Mustafa şi Hagi Paşa", au început să masacreze populaţia creştină din satele dobrogene. Pericolul devastării Tulcei era iminent. Se formează o delegaţie a corpului consular pentru a-i comunica lui Said Paşa ştirile îngrijorătoare privind acţiunile cerchezilor. Vice-consulul Franţei, Langlaise, foarte activ, a făcut chiar unele investigaţii în comunele învecinate. El i-ar fi comunicat lui Said Paşa : „Nu am văzut nimic excelenţă, decît sate pustii, unde nu rămăsese nici măcar un cîine pentru a atesta că omul a locuit acolo". A. de Caston relatează şi despre o interesantă discuţie dintre Said Paşa şi Stoianovici, delegatul României, prezent la conac în vizită de adio. Întrebat, în derîdere, de Said Paşa, dacă soldaţii români ce urmau să lupte împotriva armatei otomane sînt „en carton", Stoianovici a răspuns : „Cu puţină răbdare, Excelenţă, vă veţi convinge în curînd că soldaţii români sînt oameni ca oricare alţii". Datorită acţiunii energice a corpului consular şi a populaţiei nemusulmane, oraşul Tulcea nu a avut de suferit în timpul plecării administraţiei otomane.

A. de Caston ţine să-şi exprime admiraţia faţă de faptele vitejeşti ale căpitanului Murgescu de pe nava

„Fulgerul“, în luptele cu turcii. „Murgescu — scrie vicontele — a primit de la guvernul rus Crucea Sfîntului Vladimir, aceasta este foarte bine! Cînd i se va acorda Crucea Sfîntului Gheorghe, va fi perfect!“

Legături cu Dobrogea a avut şi marele poet francez, figură proeminentă a romantismului dar şi a revoluţiei de la 1848, Alphonse de Lamartine. Oricît ar părea de curios, Lamartine a avut unele posesiuni în Dobrogea, mai exact în Munţii Măcinului. În corespondenţa sa cu Ion Ghica din vremea voiajului dobrogean, Ion Ionescu de la Brad aminteşte fără să aducă alte precizări, de „ciflicurile * lui Lamartine“. Cercetătorul Pompiliu Voiculeţ-Lemeny, pornind de la o altă sursă (un scriitor rus, călătorind pe Dunăre, a declarat că ar fi auzit de „posesiunile lui Lamartine“), a reuşit să lămurească enigma. Se ştie că, într-adevăr, poetul francez primise, în 1849, după pierderea înaltelor funcţii deţinute în administraţie — între care şi aceea de ministru de externe —, drept preţuire, de la sultanul Abdul Medjid, cîteva posesiuni în Munţii Măcinului, compuse dintr-o moşie şi cîteva cariere de piatră, precum şi un domeniu în Liban.

În anul 1843 trece prin Dobrogea dramaturgul german Franz Seraphin Grillparzer, aflat într-o călătorie spre Orient. „Am ajuns noaptea la Cernavoda — notează marele scriitor. Zgomotul straşnic de pe vapor nu încetează. Căpitanul cunoaşte arta de a inventa mereu ceva ce te supără. Ploşniţele îl ajută“. În aşteptarea trăsurilor ce urmau să-l ducă la Constanţa, Grillparzer şi însoţitorii săi se distrează vînînd. „Vînătoarea s-a sfîrşit cît se poate de puţin favorabil — se plînge el. Am tras numai o împuşcătură asupra unui pelican care zbura prea sus şi pe care nu l-am nimerit“. Constanţa îi apare ca o localitate dezolantă. Aici merge „pînă la malul mării. Miros răcoritor de mare. Ne dezbrăcăm (...) Gust neplăcut al apei mării. Apa e mai rece decît am presupus-o. Supa caldă şi vinul de Tenedos, servit la un prînz bun, ne fac să simţim şi mai mult cît de binefăcătoare a fost baia de mare“.

---

* Ciflic = moşie, în turceşte.

Un an mai tîrziu, va străbate meleagurile de la Pontus Euxinus, venind dinspre Constantinopol, povestitorul danez Hans Christian Andersen. El va drumeţi, ca şi Grillparzer, prin Valea Carasu, pentru a scuti o ocolire pe la Sulina, pe Dunăre. Aici, celebrul scriitor va fi întîmpinat de ciobanii munteni care l-au însoţit şi care „purtau cojoace lungi de oaie cu lîna scoasă în afară, pălării gigantice sau o căciulă strîmtă de blană aspră; părul lor lung şi zburlit le atîrna pe umeri; toţi purtau un topor greu". Turmele acestora i se înfăţişau „ca o tabără mare de război".

O frumoasă descriere a Constanţei anului 1884 a făcut Bruto Amante, prieten al României, venit în Dobrogea pentru a cunoaşte locul exilului poetului Ovidiu (a scris şi un volum cu titlul „Ovidiu în exil", rod al drumeţiilor sale). „Constanţa — scrie Bruto Amante — are străzi lungi şi largi; pe amîndouă părţile sînt deja şi se vor mai zidi bune edificii. Casele sărace au fost cu totul dărîmate la 1878, în războiul turco-rus, iar cele ce mai rămîn sînt gata să se transforme în edificii bogate şi comode. În timpul verii, Constanţa devine locul de petrecere al societăţii române, ea este „Livorno-ul" României. Numelor barbare şi vechi ale stradelor se substituie nume care reamintesc istoria locală. Uliţele principale se numesc: strada Elena şi strada Traiană; mai este una numită Marcu Aureliu, alta Piaţa Italiei, strada Remus Opreanu (...). O companie engleză a construit pe ţărmul mării, pe punctul cel mai încîntător, un frumos hotel *, care a costat un milion şi jumătate şi care poate să rivalizeze cu cele mai demne stabilimente de felul său din cele mai mari oraşe din Europa..."

În primul an al secolului nostru a întreprins o călătorie prin Dobrogea, în scopuri ştiinţifice, savantul elveţian Eugène Pittard, antropolog, profesor la Universitatea din Geneva. Cu această ocazie, el a publicat cîteva „notes de voyages" în „Journal de Geneve", pe care le va reuni apoi într-un volumaş sub titlul „Dans la Dobrogea". Deşi a făcut aici serioase cercetări

* Este vorba de hotelul „Carol".

antropologice, Pittard nu şi-a încărcat însemnările de voiaj cu amănunte ştiinţifice (acestea vor face obiectul unor studii speciale), vădindu-se un excelent memorialist. Intrînd în Dobrogea, savantul nu se poate abţine să nu citeze cîteva versuri din Ovidiu, fără să uite însă a preciza că scrierile marelui exilat nu trebuie luate „à la léttre". Desigur, apreciază el, Dobrogea nu poate fi asemuită cu Italia, dar imensele sale plaiuri înverzite, de care aminteşte Ovidiu, nu sînt lipsite de măreţie. „Trebuie să le vezi în amurg, în pulberea violetă iradiată de soarele care coboară sub orizont; în această frumoasă lumină a Orientului, stepa solitară capătă o majestuozitate suverană". Constanţa ni se relevă, sub pana lui Pittard, ca un tîrg oriental de un pitoresc insolit: „Oraşul formează un fel de semilună la malul mării. Străzile, mai mult sau mai puţin drepte, trec printre casele scunde, spoite cu var. Construcţiile înalte sînt rare... În cartiere, prăvălii de tot felul îşi expun mărfurile pînă pe trotuare: fructe sudice şi pepeni zemoşi". Tenta orientală a oraşului este îngroşată de marele număr de cîini, de toate speciile, mărimile şi culorile. „La restaurant ai întotdeauna trei sau patru între picioare, iar noaptea dau veritabile concerte". Voiajorul elveţian nu se lasă însă furat de pitoresc, remarcînd şi aspectele moderne ale vieţii oraşului; construcţia portului, traficul naval, dezvoltarea unor cartiere. „Fără îndoială — apreciază el — Constanţa este un oraş de mare viitor". Pittard îşi încheie notele de călătorie cu frumoasele cuvinte: «Pe pămîntul României se citează acest proverb: „Dîmboviţă, apă dulce / cin-te bea, nu se mai duce". Iar eu am gustat din apa Dîmboviţei».

Cea mai proeminentă personalitate care a trecut prin Constanţa în prima jumătate a secolului nostru a fost poetul indian Rabindranath Tagore (Premiul Nobel, 1913). Aflat în portul Constanţa, la bordul vasului care urma să-l ducă în patrie, după o călătorie la Bucureşti, Tagore este vizitat de institutoarea Florica Botez, directoarea Şcolii primare de fete nr. 4 din localitate. Impresionat de sincera admiraţie ce nutrea pentru opera sa inimoasa dăscăliţă constănţeană, femeie cu o solidă cultură — cunoştea cîteva limbi străi-

ne, între care și engleza —, poetul va întreține o interesantă corespondență cu aceasta, prin secretarul său, Amiga C. Chakravarty, trimițîndu-i o fotografie cu autograf și o poezie inedită, în manuscris. Într-una din corespondențe, secretarul lui Tagore scrie: „Permiteți-mi să vă mulțumesc pentru gîndurile dumneavoastră frumoase, dintr-o țară îndepărtată. Aceasta dovedește realitatea unității spiritului uman pe care nu-l poate tulbura nici politica, nici ideile preconcepute". Ziarul bucureștean „Rampa" din 18 octombrie 1927 a publicat, în traducere, amintita poezie a lui Tagore. Iată un fragment:

„Oricît de înalți spre cer copacii sînt
Libertatea lor rămîne legată de pămînt" *

* Corespondența, fotografia și manuscrisul se află în colecțiile Bibliotecii județene din Constanța (donație a lui Victor Dușa, rudă a Floricăi Botez, primul prefect democrat al Constanței).

În loc de încheiere

Deşi cei mai mulţi constănţeni preferă plajele de la Mamaia, în ciuda incomodităţii mijloacelor de transport în comun, foarte aglomerate vara, eu continui să frecventez plaja „Modern", irezistibil atras de farmecul acestui loc, unde am primit botezul mării și care păstrează încă imaginea nostalgică a Constanței balneare de altădată. De aici, din capătul digului, se poate admira panorama întregii părți estice a orașului: la extremitatea de sud se profilează, în pîcla albastră a dimineții, clădirea albă a fostului hotel „Carol"; mai încoace, „Golful pescarilor", cu portul „Tomis", străjuit de edificiile semețe, iscate direct din mare, ale hotelului „Palas" și Băncii Naționale; apoi vila „Suțu", biserica elenă, strada „Mircea" și ceea ce a mai rămas din strada „Cărămidăriei"... Departe, în larg, nemișcate, presărate ici-colo, zdrențuind orizontul, nave uriașe sosite din toate părțile lumii așteaptă să le vină rîndul la intrarea în portul încă neîncăpător, a cărui forfotă stă ascunsă privirilor, de partea cealaltă a peninsulei.

Îmi place să văd și să revăd ori de cîte ori am prilejul această imagine de autentic oraș maritim, cu un pronunţat colorit mediteranean, atît de mult căutată cîndva de pictorii care s-au inspirat la țărmul euxin.

Privind de pe digul de la „Modern" coasta de est a fostului „Tomis" încerc să reconstitui, cu închipuirea, imaginea cetății pe vremea lui Ovidiu (iată-i, sus pe mal, pe geții înveșmîntați în blănuri, cu arcurile pe

umeri, contemplînd cu jind galerele tomitane ce sosesc, grele de bogăţii, din mările sudului) ori de la începutul secolului trecut, aşa cum au văzut-o, în desenele lor, Hector de Béarn, Camille Allard sau Doussault, să identific unde va fi fost hotelul „d'Angleterre", care l-a găzduit pe Eminescu, să refac itinerarele pontice ale lui Mihail Kogălniceanu, Matei Millo, Aristitza Romanescu, Leonard, Dimitrie Anghel, Ion Minulescu, Agatha Bârsescu, Nicolae Iorga, Ion Marin Sadoveanu, Hortensia Papadat-Bengescu, Tudor Arghezi...

Aici, la „Modern" se scaldă puştimea Constanţei. Îmi place să-i privesc pe aceşti copii cum îşi fac ucenicia în dezvăluirea tainelor mării. Unii pescuiesc, arborînd mutre serioase de adevăraţi pescari; alţii sar gălăgios de pe pietrele cele mai înalte ale digului, pescăruşi negri pe luciul argintiu al apelor. La „Trei papuci", sub malul gazonat, se joacă aprig fotbal — cu mingi adevărate însă.

Marea s-a insinuat, invadatoare, pînă în cele mai ascunse unghere ale fiinţei acestor copii. Şi soarele şi briza răcoroasă... Marea nu mai are pentru ei secrete.

Fireşte, nu toţi vor ajunge marinari. Dar toţi, fără excepţie, indiferent de profesia pe care o vor îmbrăţişa, indiferent în ce parte a ţării îi vor arunca valurile vieţii, vor rămîne, sufleteşte, prieteni statornici ai meleagurilor euxine. Inima lor va bate cu putere, fiinţa lor va vibra de emoţie şi bucurie ori de cîte ori vor avea prilejul să se reîntîlnească cu întinderile tălăzuite ale thalassei...

Bibliografie selectivă

Călători străini despre Țările Române, Vol. 1-7, București, 1968—1980.

CĂLINESCU, Constanța, *Reprezentanți ai Dobrogei în știința și cultura românească*, Constanța, 1969.

CIUCHI, Eugen, *Istoria marinei române*, Constanța, 1906.

Dobrogea — 50 de ani de viață românească, București, 1928.

GIURESCU, Constantin C., *Știri despre populația românească în hărți medievale și moderne*, Constanța, 1966.

IONESCU, M. D., *Dobrogea în pragul veacului al XX-lea*, București, 1906.

Momente din mișcarea comunistă și muncitorească din județul Constanța, Constanța, 1971.

RĂDULESCU, Adrian și BITOLEANU, Ion, *Istoria românilor dintre Dunăre și mare, Dobrogea*, București, 1978.

SĂLĂGEANU, Gheorghe, BAVARU, Adrian și FABRITIUS, Klaus, *Rezervații, monumente și frumuseți ale naturii din județul Constanța*, Constanța, 1978.

Teatrul dramatic Constanța. 25 ani. 1951—1976, Constanța, 1976.

Periodice: *Analele Dobrogei* (1920—1938), *Arhiva Dobrogei* (1916—1920), *Delta* (Tulcea), *Dobrogea Nouă* (Constanța), *Litoral* (Constanța), *Peuce* — Muzeul „Delta Dunării" (Tulcea), *Pontica* — Muzeul de istorie națională și arheologie (Constanța) și altele.

Cuprins